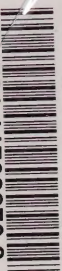


3 1751 1170870 8





Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117088708>

CAI
NS
-516
124

our Canadian Search and Rescue Magazine

Government
Publications

SARSCENE

Spring 2000 Volume 9, number 3



ISSUE FEATURES

*Ontario Provincial Police
Emergency Management
Bureau*



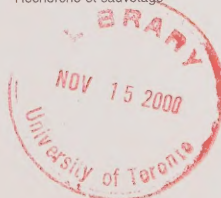
Tips for Handling the Media
Looking ahead to
SARSCENE 2000

Canada



National Search and
Rescue Secretariat

Secrétariat national
Recherche et sauvetage



CANADA

POST



POSTES

CANADA

Postage paid

Port payé

02282526-98

Ottawa, Ontario K1A 0K2

TABLE OF CONTENTS

SARSCENE

- What Do You Want to See at SARSCENE 2000?....2
 In Search of Partners for Upcoming
 SARSCENE Workshops2
 SARSCENE's Spring Cleaning.....3

SARSCENE PROFILE

- The Ontario Provincial Police: 90 Years of
 Service to the People of Ontario4

OPP

- Emergency Response Team:
 OPP's SAR Specialists6
 SAR in the Sky8
 OPP Canine Unit9

TRAINING

- New Partnership for Ontario GSAR10

COMMUNICATIONS

- Tips for Handling the Media11
 Remember When12
 Search and Rescue Web Sites13

UPCOMING EVENTS

- Pre-SARSCENE Workshops & Meetings14

INSERTS

- SARSCENE 2000 Workshop Registration
 SARSCENE Games 2000 Registration
 Outstanding SAR Achievement Awards Program
 St. Lawrence River SAR Demo Registration

SARSCENE

SARSCENE is published quarterly by the National Search and Rescue Secretariat. Editing, translation and revision by PMF Editorial Services Inc. Design and production by Shoreline Communications. Printed by Gilmore Printing Services Inc.

Photos provided courtesy of: p.2 Tourism Laval; p.9, Sgt Scott Ross; all other photos reprinted courtesy of OPP Media Relations.

Opinions and facts printed in the newsletter are those of the individual contributors and do not necessarily reflect the opinions or policies of the Secretariat. All enquiries should be addressed to:

SARSCENE

Phone: (613) 996-3035 or 1-800-727-9414
 Fax: (613) 996-3746
 Internet: jreaney@nss.gc.ca or <http://www.nss.gc.ca>

Editor: Louise Pilloud
 Issue Editor: Jennifer Reaney
 Comm. Officer: Isabelle Beaumont-Frenette
 Co-op Students: Yvonne Lam, Janna Meneghello
 Advertising Enquiries: Jennifer Reaney (613) 996-3035

National Search and Rescue Secretariat
 Standard Life Building
 275 Slater Street, 4th Floor
 Ottawa, Ontario K1A 0K2
 ISSN 1183-5036



What Do You Want to See at SARSCENE 2000?

SARSCENE 2000 will feature the usual mix of hands-on presentations, lectures, a trade show, the SARSCENE Games and demonstrations.

Trying to create an exciting program for workshop participants is always a challenge. You can help us by letting us know what information you would like to see in Laval. Do you know someone who would make a great speaker? Is there a particular aspect of search and rescue which needs addressing? Let us know and we'll do our best to include your input in our program.

SARSCENE 2000 is all about co-operation and partnership, so take a few minutes to share your suggestions and ideas! ■

Send suggestions to:

Louise Pilloud,
 SARSCENE 2000 NSS chair
 Chief, Communications and Marketing
 National Search and Rescue Secretariat
 275 Slater Street, 4th Floor
 Ottawa ON K1A 0K2
 Tel: (613) 996-2642 or 1 800 727-9414
 Fax: (613) 996-3746
 E-mail: louisep@nss.gc.ca

Jennifer Reaney, NSS
 Marketing and Communications Officer
 National Search and Rescue Secretariat
 275 Slater Street, 4th Floor
 Ottawa ON K1A 0K2
 Tel: (613) 996-2642 or 1 800 727-9414
 Fax: (613) 996-3746
 E-mail: jreaney@nss.gc.ca



Logo design:
Matilda Luk



The Cosmodome is just one of the attractions in Laval, Quebec.

In Search of Partners for Upcoming SARSCENE Workshops

Have you ever wondered how we decide where SARSCENE workshops will be held? The National Search and Rescue Secretariat has criteria which need to be met for each workshop including the ease of transportation, and the availability of meeting space and accommodation.

The most important element of all is a partner! Each year we partner with a local volunteer organization to host and plan the workshop. If you think your area would be an appropriate venue for a future workshop, please take note of the schedule and contact us for information on how to submit a proposal. ■

For more information or to send a submission, please contact:

Louise Pilloud, Chief Client Services
 National Search and Rescue Secretariat
 275 Slater Street, 4th Floor
 Ottawa ON K1A 0K2
 Tel: (613) 996-2642 or 1 800 727-9414
 Fax: (613) 996-3746
 E-mail: louisep@nss.gc.ca

YEAR	REGION	DEADLINE SUBMISSION
2002	East	1 July, 2000
2003	Central	1 July, 2001
2004	West	1 July, 2002

Please note that the schedule for Future SARSCENES printed in the Spring 99 issue contained an error in the dates.

SARSCENE's Spring Cleaning

It's that time of year when sunny skies give you more energy and you vow to finally clean out those closets and make room in the garage for your car.

Here at SARSCENE we've decided it's time to come to terms with our ever-expanding mailing list.

So we're asking you to speak up!

Let us know that you want to continue to receive SARSCENE.

We'll make it easy for you.

To stay on our mailing list you can:

1. Complete the form below and return it to us by fax at (613) 996-3746 or by mail.
2. Send an email to the addresses provided.
3. Phone us at the numbers listed below

If we don't hear from you by **August 31, 2000** your subscription will be deleted.

So get that information to us as soon as you can! —

Contact:

*Jennifer Reaney • Tel: (613) 996-3035 • E-mail: jreaney@nss.gc.ca
Lynn Tremblay • Tel: (613) 996-4737 • E-mail: ltremblay@nss.gc.ca*

*Toll-Free in Canada: 1 800 727-9414 Fax: (613) 996-3746
National Search and Rescue Secretariat
4th Floor Standard Life Building
275 Slater Street, Ottawa ON K1A 0K2*



☐ YES! I want to receive SARSCENE

☐ Please remove me from your mailing list

NAME: _____

ORGANIZATION: _____

STREET: _____ CITY: _____

PROV/STATE: _____ POSTAL/ZIP CODE: _____

TEL: _____ FAX: _____

E-MAIL: _____

The Ontario Provincial Police:

90 Years of Service to the People of Ontario



On 13 October 1909, Lieutenant-Governor John Morrison Gibson signed an order-in-council authorizing the formation of the Ontario Provincial Police (OPP). Today the force continues to serve, evolving to meet the needs of a dynamic province while maintaining a high standard of service.



The OPP provides police services to over 2.4 million people, increasing to over 3.7 million people in the busy summer months. The OPP's area of jurisdiction encompasses approximately 993 000 square kilometres of land and 174 000 square kilometres of inland waterways.

To meet the requirements of such a large jurisdiction, the OPP has almost 7000 personnel, both uniformed and civilian, over 800 auxiliary officers and almost 2500 vehicles (including aircraft and marine vessels).

"Because so much of our jurisdiction is categorized as rural, search and rescue has always been a part of what this police

force does," says Superintendent Chris Lewis, Commander of the OPP Emergency Management Bureau.

Like any industry, policing must change to meet the needs of its clients. "Policing in today's society is a very competitive business," states Lewis. "Municipalities in this province are looking for the most effective police service. The size, experience and considerable resources of the OPP often make us the police service of choice, but some municipalities have opted for their own police service. Some of these police services, because of recent expansion into rural areas, now have search and rescue responsibilities."



LEFT: The OPP's Incident Support Centre (ISC) co-ordinates the application of additional regional or provincial resources during an emergency. The ISC was fully operational in time for Y2K.

MOBILE COMMAND UNITS:

Each unit is 32 feet long, with a dedicated tow vehicle (one-ton GMC pick up). The trailer is equipped with a full OPP radio system, satellite telephones, hard-line telephones and computer stations. The unit also has a 30-foot extendable communication mast and antenna.



The OPP has primary responsibility for search and rescue in the province of Ontario, and works frequently with other government agencies in humanitarian endeavors. Lewis adds, "We will still assist any Ontario police service with a search upon request."

By the end of the 2000 calendar year, the OPP will also have formal agreements in place to use the services of the Civil Air Search and Rescue Association (CASARA) and civilian SAR dog organizations. These two partnerships, in addition to the existing agreement with the Ontario Search and Rescue Volunteer Association (OSARVA), demonstrate the OPP's commitment to providing the best possible search and rescue response to residents of the province.

"The OPP has excellent, highly trained resources. When you combine our resources and infrastructure with the services provided by organizations like CASARA and OSARVA, Ontario is well looked after in terms of search and rescue," says Lewis. "And it will only get better as we keep moving the bar higher." ■

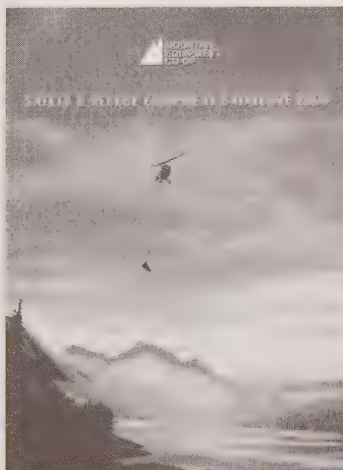
Jennifer Reaney, NSS



GET IT IN GEAR!

at Mountain Equipment Co-op

Commercial Sales equipment for search and rescue groups and other organizations



Specializing in wilderness search and rescue equipment, high angle rescue equipment and ropes, and clothing for any conditions.

To receive a catalogue:

Call in North America
1-800-661-7399

International or Local
604-876 8650

Fax in North America
1-800-722-1960

International or Local
604-876 6590

Online at www.mec.ca

Service en Français disponible

Emergency Response Team: OPP's SAR Specialists

Ontario is a province blessed with an abundance of inland lakes and waterways, vast areas of wilderness and the rugged beauty of the Canadian Shield. All of this is perfect for tourism but in terms of search and rescue, Ontario features hundreds of thousands of places for hunters, hikers, children and nature lovers to get disoriented and lost.

Dense bush, rocky terrain, swamps and huge areas with no access roads make searching a challenge. In 1992, the Ontario Provincial Police (OPP) incorporated a number of specialized emergency response units into one team, the Emergency Response Team (ERT).

Since then, over 600 OPP officers have been trained as ERT members. Officers volunteer for the positions and must meet specific criteria to qualify for the team. Along with a high level of physical fitness, officers must undergo psychological testing to demonstrate their capacity for sound judgment in stressful situations.

After successfully completing the application process, officers start six weeks of training, covering a wide range of subjects.

"Training is constantly under review," says Sgt Doug Borton, OPP Specialized Field Training Co-ordinator. "When new issues, such as the growing number of searches for Alzheimer patients, come to light we adjust our training accordingly to best prepare our team." Equipment changes are made too, including the recent addition of all-terrain vehicles. ERT candidates learn the full gamut of SAR skills from basic search techniques, psychology of survival and search planning. Mock searches and written and field exams are used to test the candidates.

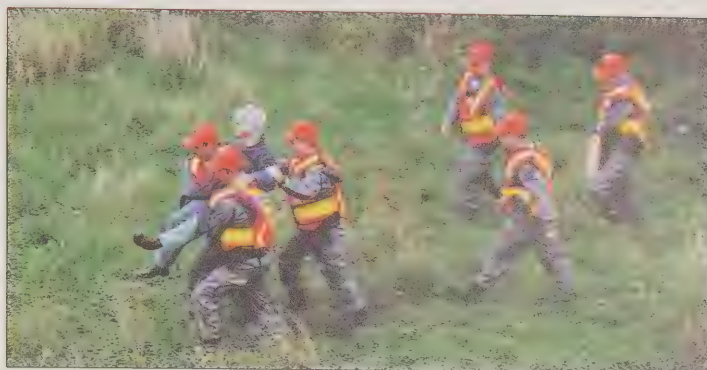
The six-week training period is broken down into several components: two weeks of search and rescue training, containment (initial response to a hostage/

barricade incident), canine unit backup (assisting apprehension and safe removal of suspects in criminal investigation and providing assistance during canine search for lost persons), VIP security, witness protection and crowd management.

"This training and how ERT members are dispersed throughout the province are what makes the ERT so unique," says S/Sgt Tim Charlebois, ERT Co-ordinator. "Like all OPP resources used for search and rescue, ERT members are used for a variety of tasks. The 240 men and women of ERT perform regular policing jobs but can be mobilized quickly to respond to a wide range of incidents."

Training continues after an ERT candidate passes the six-week course. ERT





members must complete 12 days of training annually, for the duration of their time on ERT.

The ERT members are grouped into 16 teams, each with 16 members. They are deployed in six regions of the province, providing an efficient response throughout the large area of responsibility.

In 1997, ERT members were called out 932 times including 149 times for search and rescue and 263 to provide backup for canine handlers tracking wanted persons. "What the statistics don't indicate are the number of searches conducted by our front-line officers," says Sgt Borton. "In many cases a missing or lost person incident is resolved within hours, without using ERT or performing a full-scale search. These statistics refer only to those cases where ERT was activated."

All senior officers at the regional headquarters level take incident command training, which gives them valuable experience in SAR management, investigation, media relations and dealing with next-of-kin. ■

Jennifer Reaney, NSS

Engineered for Better Writing

Snowbirds Space Pen

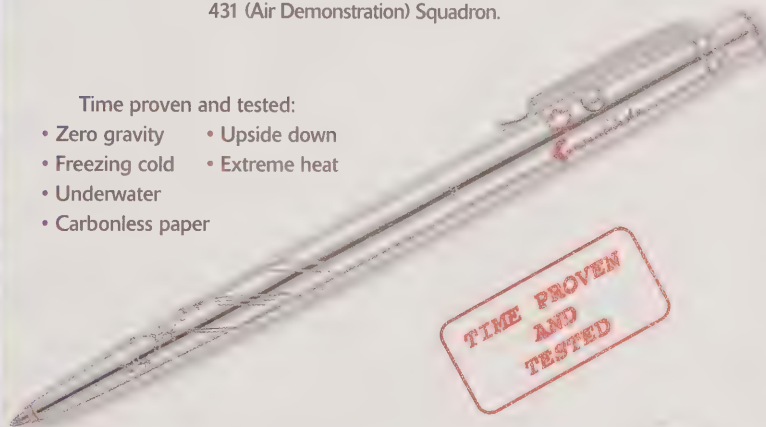


The Official Pen of the Snowbirds

Created to meet the demanding requirements
of Canada's world famous
431 (Air Demonstration) Squadron.

Time proven and tested:

- Zero gravity
- Upside down
- Freezing cold
- Extreme heat
- Underwater
- Carbonless paper



TIME PROVEN
AND
TESTED

Sealed - Pressurized Ink Cartridge



Ultra-hard
tungsten carbide ball

Sliding float separates
ink from pressurized
nitrogen gas

Gas plug

Stainless steel precision-
machined socket prevents
leaks and oozing, yet delivers
instant uniform ink flow

Thixotropic ink in a
hermetically sealed and
pressurized reservoir
writes three times longer

Ink will not dry out for
over one hundred years!
Writes under water or over
grease at temperatures of
-46°C (-50°F) to +125°C (+250°F)

fisher
SPACE PEN

Top performance and reliability anywhere in the universe!

1-888-Space-50

(1-888-772-2350)

Fax: (905) 713-1690

Email: sales@matte.ca

Web Site: www.matte.ca



Ask about our
Space Pen catalogue!

Matte
www.matte.ca

©1999 Matte Industries Inc.
Designed and Distributed by Matte
under License from the Snowbirds

SAR In the Sky

Criminal surveillance, aerial photography of crime scenes, and hundreds of search and rescue missions: for 25 years, the

Helicopter Unit has provided a variety of services for the Ontario Provincial Police (OPP).

With two Eurocopter TwinStar helicopters and the new Pilatus PC 12-45 fixed wing aircraft, the OPP is able to maximize its response to search and rescue incidents and criminal investigations.



Based in Thunder Bay, the Pilatus is equipped with a WESCAM, a high-tech, dual-sensor infra-red and colour video camera with zoom capability. The Pilatus can reach speeds of 310 miles per hours, reaching any point in the province within two hours, and can remain airborne for up to 10 hours.

"People have a lot of misconceptions about our helicopters," says Sgt Scott Ross, one of the OPP's four full-time pilots. "Most think that we're flying to transport VIPs, or to do traffic surveillance. In reality, 50 per cent of our work is search

and rescue, and 40 per cent is for criminal investigations." The helicopters are never used for traffic, but are used for community relations activities.

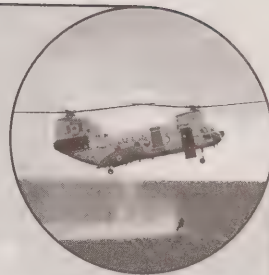
Since its creation, the unit has been responsible for locating approximately 750 missing people. Sgt Ross, a 10-year veteran of the unit is the "junior" pilot in the unit. This wealth of experience extends to the maintenance of the aircraft: Mike Linklater in Sudbury and Doug Thurlbeck in Orillia have both been maintenance engineers for a long time and keep all the aircraft running smoothly.



Registration Form

St. Lawrence River

SAR Demo



Come on board for a special cruise at SARSCENE 2000! Join us on Saturday, 14 October for a cruise down the St. Lawrence River from the Port of Montréal to Sorel, Quebec. While on board take in special rescue and equipment demonstrations featuring on-shore rappelling, a hovercraft demonstration, a helicopter rescue and a special demonstration of Bombardier's *Canadair 415* amphibious aircraft. The cruise will last for approximately 5 hours. Passengers will leave the Sheraton Laval at 9:00 a.m. and will be returned by bus late in the afternoon.

The fee for the cruise is \$50.00 per person and registration should be completed by **31 August 2000**. There will be no on-site registration for the cruise, so use this form to reserve your seat.

Participation is limited, so register early to avoid disappointment. If the minimum number of participants is not reached one month prior to the scheduled cruise, the cruise will be cancelled and your payments refunded.

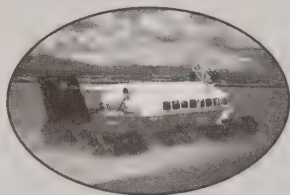
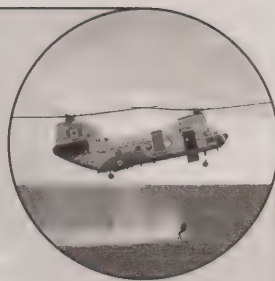
Send all payment and registration information to:

Lynn Tremblay NSS
4th Floor Standard Life Building
275 Slater St
Ottawa ON K1A 0K2
Tel. (613) 996-4737 or 1 800 727-9414
Fax. (613) 996-3746
E-mail: ltremblay@nss.gc.ca

CRUISE REGISTRATION FORM

NAME: _____		
ORGANIZATION: _____		
ADDRESS: _____		
CITY: _____		
PROV. / TERR. / STATE: _____		
COUNTRY: _____		POSTAL CODE: _____
TEL: _____	FAX: _____	EMAIL: _____
_____ TICKET(S) @ \$50.00 = _____		<input type="checkbox"/> PAYMENT BY CHEQUE MADE PAYABLE TO SARSCENE 2000
<input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> MASTERCARD		
ACCOUNT #: _____		EXPIRATION DATE: ____ / ____ / ____
NAME OF CARDHOLDER: _____		SIGNATURE: _____

Démonstration de recherche et de sauvetage sur le fleuve Saint-Laurent



Faites une croisière spéciale pendant SARSCÈNE 2000! Soyez des nôtres le samedi 14 octobre pour la descente du fleuve Saint-Laurent depuis le port de Montréal jusqu'à Sorel (Québec). Des démonstrations de matériel spécialisé de recherche et de sauvetage auront lieu à bord, notamment sur les techniques de rappel sur les côtes, une démonstration de véhicule à coussin d'air, un sauvetage en hélicoptère et une démonstration spéciale de l'aéronef amphibie *Canadair 415* de Bombardier. La croisière durera environ cinq heures. Les passagers quitteront le Sheraton Laval à 9 h et seront de retour par autobus en fin d'après-midi.

La croisière coûte 50 \$ par personne. La date limite d'inscription est le **31 août 2000**. Les inscriptions sur place ne seront pas possibles, vous êtes donc prié de vous servir du

formulaire ci-dessous. Le nombre de passagers étant limité, ne tardez pas à vous inscrire. Si le nombre minimum de participants n'est pas atteint un mois à l'avance, la croisière sera annulée et les frais seront remboursés aux passagers inscrits.

Veuillez faire parvenir vos paiement et formulaire d'inscription à :
Lynn Tremblay

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
Édifice Standard Life
275, rue Slater, 4^e étage
Ottawa (Ont.) K1A 0K2
Tél. : (613) 996-4737 ou 1 800 727-9414
Télec. : (613) 996-3746
Courriel : ltremblay@snrs.gc.ca

FORMULAIRE D'INSCRIPTION À LA CROISIÈRE

NOM :	
ORGANISME :	
ADRESSE :	
VILLE :	
PROV. / TERR. / ÉTAT :	
PAYS :	CODE POSTAL :
TÉL. :	TÉLÉC. : COURRIEL :
_____ BILLET(S) À 50 \$ = _____	
<input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> MASTERCARD	
<input type="checkbox"/> PAIEMENT PAR CHÈQUE LIBELLÉ À SARSCÈNE 2000	
NUMÉRO DE LA CARTE : _____	DATE D'EXPIRATION : ____ / ____ / ____
NOM DU TITULAIRE DE LA CARTE : _____	SIGNATURE : _____

OPP Canine Unit

"Most people think that we're flying to transport VIPs, or to do traffic surveillance. In reality, 50 per cent of our work is search and rescue, and 40 per cent is for criminal investigations."

The helicopter is often the first thing called for during a search. In 1999, the Orillia base was kept busy responding to 83 searches, and the helicopter was dispatched 25 times for drownings. In addition to search and rescue activities, the Orillia base was called out 132 times for criminal matters.

Using Forward Looking Infra-Red (FLIR) and Night Sun search lights, the helicopters provide excellent support to searches. "Hunting season is our busiest time," says Sgt Ross. "In the most remote areas, one of the biggest problems is figuring out where to land if the need arises. Some areas are so dense that finding clearance for the rotary wings is pretty tough."

The unit is tasked frequently by the Rescue Co-ordination Centre (RCC) in Trenton and often assists other police agencies. ■

Jennifer Reaney, NSS

The 19 dog and handler teams of the Ontario Provincial Police (OPP) Canine Unit are each called out between 180 and 200 times per year. Performing a variety of duties from tracking missing persons and security patrols of high crime areas to tracking criminal suspects, the teams are kept busy. Add to the mix mandatory three day refresher training sessions every six weeks, demonstration and search re-certification and you get a very busy group of people and canines.



Teams train six days a week for 16 weeks to get certified. "Candidates have to be the kind of officer who enjoys solving cases and will go beyond the standard investigation," says Sgt Larry Bigley, Canine Unit Co-ordinator. They have to also enjoy working with the public. Canines make great ambassadors for the OPP, and members of the unit take their dogs to schools and service clubs, performing up to 400 demonstrations per year.

Based in Gravenhurst, the unit's training facility lets handlers take dogs to a variety of areas to train. First in 200 hectares (500 acres) of hardwood bush, then an 809-hectare area (2000-acre) featuring swamps and rocky outcrops and finally to hard surfaces, near buildings and in town to provide the necessary noise and smell distractions.

Along with hunters, berry and mushroom pickers are often glad to see dog and handler teams in the bush. "People can get themselves into some pretty dangerous situations," remarks Bigley. "Most are glad to see us but in some cases, especially with children, they're afraid they'll get in trouble and will remain silent when we get near them in the woods. The best part of our public relations work is teaching kids what to do when they're lost."

In the near future, the OPP will be developing a civilian canine search and rescue program to make better use of the volunteer resources in the province. "The volunteer organizations will train to the OPP standard," says Bigley. "There are lots of dedicated volunteers out there and I'm sure this agreement will only improve an already good canine search service for Ontario." ■

Jennifer Reaney, NSS



Photo Courtesy of: Sgt Scott Ross

New partnership for Ontario GSAR

In the summer of 1997, discussion began about a partnership between the Ontario Provincial Police (OPP) and volunteer ground search teams in Ontario. At the NSS's SARSCENE '97 workshop in Sault Ste. Marie, the Ontario Search and Rescue Volunteer Association was formed with representatives from the 32 volunteer organizations in the province.

Sharon Porteous, OSARVA's first president, and OPP S/Sgt Tim Charlebois started the process of putting a formal Memorandum of Understanding (MOU) in place. The MOU was signed by Commissioner G. Boniface of the OPP and Sharon Porteous of OSARVA in August 1999.

"The OSARVA MOU will better utilize police and volunteer resources in a safe resolution of lost person cases in Ontario," said S/Sgt Charlebois. "Not only

do ground SAR volunteers get training from OPP officers in their area, but after the training is complete, we have a better understanding of exactly what type of services each volunteer unit can provide during a search."

In April 1999, with funding from the New SAR Initiatives Fund, a two-year training program was started. Since the training sessions began in the autumn of 1999, the use of volunteer groups has increased. "One of the most important elements for



us is to bring our ERT members and the volunteers together," says Charlebois. "Our ERT members are volunteers too; they do this job because they genuinely love to do it. The feedback we've received from our members has been very positive, they enjoy both instructing and learning from the OSARVA members."

The plan is to train over 1200 OSARVA members representing 32 ground SAR teams from across the province. Rose Cooper's team, Niagara Auxiliary Search and Rescue, completed the training in October 1999. "I think the training weekends are a great opportunity," she says. "Our team is enthusiastic about the potential for increased call-outs and it's excellent for new team members. Officers O'Halloran and Hebblethwaite were great instructors and have been very helpful to our team since the training was completed."

The training takes 20 hours and is conducted over a weekend. OSARVA's 1089 members and the OPP's 45 instructors work together on the SAR Level 1 course. Future plans call for more advanced training for search team leader, wilderness first aid and a search management course.

The OPP has a very high success rate for search and rescue. Of the 127 full searches conducted in 1998, all missing persons were accounted for. The first year of the training program will soon be over but it is hoped that the program will continue, providing more advanced training for ground SAR volunteers in the future. ■

Jennifer Reaney, NSS

Search and Rescue

Search Management Multimedia Training Kit

Two Dramatic Videos portray the management of a missing persons search as it grows from a small group at its inception to a large management team with hundreds of searchers at its completion 24 hours later.

A Companion Book provides tips for instructors and a detailed manual of search management principles and procedures.

A CD-ROM provides interactive "hands-on" exercises.

Rescue Training Package Helicopter Sling, Cable, Rope & Surfzone Rescue

Four Videos and a Book highlight:

- standardized rescue techniques
- key safety considerations required when using each technique
 - equipment requirements, assembly, maintenance and use
 - operational protocols, and roles and responsibilities of each member of the rescue team
 - appropriate care of the patient

To Order Call 1-800-603-1891 Ext. 30 Fax (604) 682-6082
Visit Our Website at <http://www.spectra.bc.ca>



TIPS FOR HANDLING THE MEDIA

While it is a good idea for anyone who is dealing with the media to have formal media training, the following tips may be useful for those who, from time to time, find themselves fielding questions from journalists.

KNOW WHAT NOT TO SAY

Make sure that you know the key messages you need to deliver. Make them clear, simple, to the point and few.

PRACTICE MAKES PERFECT

The better you are at delivering your messages, the more likely it is that you will be able to get your point across. It is therefore a good idea to rehearse out loud what you want to say.

BE PROACTIVE

Be proactive in cultivating good relationships with the media. One way of doing this is to meet with journalists one-on-one.

DON'T BE INTIMIDATED

Be aware of intimidation tactics and don't assume the media know as much or more than you do about the subject. In fact, there is often a need to educate the media about the issue(s) you are dealing with.

BE HONEST ABOUT BAD NEWS

Trying to hide bad news just makes matters worse by causing it to fester and linger. Be up front about it and explain how you have tried to minimize any adverse impact of an accident or tragedy.

BE AVAILABLE AND RETURN CALLS PROMPTLY

Generally speaking, the audience and the media tend to side with the group most accessible and willing to talk. Become a good news source and make it easy for the media to reach you.

SPEAK BEFORE SOMEONE SPEAKS FOR YOU

If it looks like information may get out to the media before you were planning to release it, or that they will "fill in" with information concerning an ongoing story while they are waiting for you to say something, it is a good idea to get to the media with your perspective first.

DON'T BURY YOUR HEAD IN THE SAND

If, for some reason, you can't talk right away about an issue that has already received, or will soon receive, media attention, talk about the process you are going through to get more information. Do not remain silent.

BE A GOOD SPOKESPERSON

Be interested and interesting, convincing but not combative. Show your human side, maintain your composure and always take the high road.

NOTHING IS OFF THE RECORD

Never forget that you are talking with a journalist; it is not just a regular conversation. Watch your double negatives, don't

speculate and don't give out confidential information.

OFFER A CREATIVE ANGLE

If you are seeking media exposure for a particular initiative or event, make sure that what you have to say is newsworthy. Provide the media with a creative angle — a news "hook."

WHAT TO ESTABLISH WHEN ASKED TO PARTICIPATE IN A MEDIA INTERVIEW

- Who will be conducting the interview?
- What is the story about?
- What approach is being taken?
- Is the interview part of a larger story?
- Who else is being interviewed?
- What is the deadline?
- When will the story appear?
- What research, report, documents, etc., has the interviewer reviewed?
- What kind of issues will be covered?
- Where will the interview be conducted?
- What is the journalist's angle?
- What will happen if I do not do the interview? ■

Jim Stanton is the President and Founder of Jim Stanton & Associates, an Ottawa-based communications and training company with offices in Calgary, Vancouver, the United States and France. Jim and his colleagues teach crisis communications at the Canadian Emergency Preparedness College and to many government and private sector companies.

Remember When

Recently a reporter asked me the question that most of us in the SAR community have heard so many times. "What was the most significant or dramatic SAR you've been involved in?" They invariably pull up a comfortable chair, don their flak jacket and tighten their helmet — they're ready to hear a really good war story. Not wanting to disappoint, you secretly wish you could impress them with a Medal of Bravery or a Commendation. You may even be tempted to embellish one of your routine missions or borrow a buddy's harrowing tale to quench the reporter's thirst. Boy, wouldn't it be handy if you had a copy of Reader's Digest lying around that had a good rescue story in it? I know a SAR Tech that had a story written about a mission he was on — he carried the book with him and was always ready in case someone asked him the question.

As usual, I didn't have a pat answer for the reporter, and even though Rescue Co-ordination Centre (RCC) Victoria had handled over 1000 cases since I'd arrived in September, I found myself caught flat-footed. I tried talking in generalities and even told a few anecdotal and humorous SAR stories that had happened recently. Subtly, I manoeuvred the conversation to CANAM SAREX 2000. An explosion occurred on a ferry with 400 passengers on board and a Mayday was declared, 100 people went down the emergency chute, two 50-man lifeboats were deployed, five helicopters did hoists, there were lots of SAR vessels, 17 agencies were involved and more than 1000 people took part. The reporter's eyes lit up and she furiously scribbled away, until "you mean it was only an exercise?" Thank goodness the 6 February 1999 event was only an exercise, but if it had been real, now that would have been a story.

RCC Victoria handled almost 2500 cases last year — surely one of them had enough drama to be worthy of a tale of derring-do. Having lived in the shadow of the September 1998 Swissair disaster, which was thankfully not in our backyard, I found it hard to come up with a SAR story that measures up. I racked my brain going over the missions since September and in desperation, I even asked some of the Controllers for help. What I got was mostly blank stares and shoulder shrugs. It seems that they were also suffering storyteller's block. We had a number of cargo ships adrift off the West Coast that had the potential to become disasters, but winds, currents and rescue tugs ensured none evolved into a Coos Bay or *Exxon Valdez*. In the fall, there was a rash of aircraft crashes, but the SAR crews seemed to handle them all routinely. After the reporter departed happily enough, I started to wonder if it was my imagination or is there a dearth of worthy SAR stories.

I reflected on my own experiences. I remember my first missions — the excitement of the unknown and challenging conditions made for memorable stuff. It seems the SAR stories were better years ago. Have preventive training, better equipment and quicker reporting truly made SAR more routine? Or perhaps all the meaty SARs involved someone else. In our Search and Rescue Region (SRR) on any given day, we can have members of the SAR team pulling people out of the water, fetching injured seamen off heaving ships, parachuting into crash sites, homing in on emergency beacons, towing boats off the rocks or plucking casualties off mountain tops. Are these routine events?

It has been said that once you've been sailing in a gale long enough you become so accustomed to the howl and the spray that after a while you perceive them to be normal. Maybe it's not just me. Ask yourself — do you find yourself doing the routine? Is complacency setting in or are you simply very proficient? As all of us know, SAR is inherently dangerous and even when done by highly trained crews, it can be risky. It might be worthwhile to remind yourself that it would be a tragedy to lose a search crew trying to do a dramatic rescue of an individual in distress. Maybe it's time to move the situational yardsticks and start remembering how you felt during your first SAR mission. Everyone involved in the SAR system is doing a very valuable job, and in our SRR's 280 distress cases last year, there were 646 people saved. Surely there are a few good stories

oops, let's move those yardsticks... I bet if you asked each one of those 646 people, they would all agree — they're all terrific SAR stories. ■

Major Colin Goodman
Officer-in-Charge
Rescue Co-ordination Centre Victoria

Search and Rescue

Web Sites

LABRADOR WEST GROUND SEARCH AND RESCUE TEAM WEB SITE

URL: www.crrstv.net/GSART

This Web site provides a description of the group's area of activity and involvement. Also has great pictures of the group's training sessions.

LONDON AIR PATROL WEB SITE

URL: www.lap.on.ca

The group's Web site contains a lot of great information and pictures of London Air Patrol. The information found ranges from their area of jurisdiction, basic statistics about the group, information about ELTs and postings of upcoming meetings, exercises and training.

ONTARIO PROVINCIAL POLICE WEB SITE

URL: www.gov.on.ca/OPP

The official site of the OPP has useful and interesting features such as news releases from OPP headquarters, listings and information on missing people, unsolved cases and wanted people.

SARINFO - SEARCH AND RESCUE INFORMATION WEB SITE

URL: www.sarinfo.bc.ca

SARINFO is a great Web site with tons of SAR-related information. It has many great links to SAR team Web sites, navigation sites and SAR equipment suppliers sites. As well as an extensive calendar of events, on-line library of SAR-related articles, weather and avalanche forecasts, numerous discussion forums and chat.

SEARCH AND RESCUE GLOBAL 1 WEB SITE

URL: www.3.sympatico.ca/w_gonzalez/Index.htm

A great site containing detailed information of the organization's mission statement, membership standards, training courses and pictures of the group.

SEARCH AND RESCUE SOCIETY OF BRITISH COLUMBIA HOME PAGE

URL: www.sarbc.org

This site is updated frequently and provides lots of useful information on SAR-related topics, such as rope rescue, hypothermia and search management just to name a few. Also includes numerous SAR discussion forums, on-line articles and links to many SAR organizations and groups.

WILDRISK WEB SITE

URL: www.wildrisk.com

The WildRISK Web site resembles an online resource centre with information about wilderness risk management. It promotes wilderness risk management skills and incident prevention. An interesting feature of the Web site is the risk self-assessment, including one for recreationists, one for Guides/Leaders and one for Operators. ■



MULTI-TREK
SAFETY and RESCUE TRAINING

**Site Specific Training
& Equipment Sales**

- Low and High Angle Rescue
- Confined Space Rescue
- Wilderness First Aid

Michel Goulet, Director
1180 Tawney Rd. • Ottawa • Ontario • Canada • K1G 1B7
Tel/Fax: Local (613) 748-6165 Toll Free (800) 263-5232



Since 1982

PRE-SARSCENE WORKSHOPS & MEETINGS

SARSCENE 2000 will feature pre-workshop training sessions. Contact the NSS to register. All registrations are due by August 31 PLEASE REGISTER EARLY TO AVOID DISAPPOINTMENT!

FEATURING:

Tracking — Two days of hands-on instruction with Everett Savary of Halifax Regional Search and Rescue and Wayne Merry of Context North. Both Everett and Wayne teach tracking and have been speakers at previous SARSCENE workshops. This session will give students a more in-depth look at tracking and clue detection. Fee for this course: \$50.00. Students who complete the two-day course will receive a certificate.

SAR Incident Management — Two days of instruction with Rick Lavalla of ERI International, Richard Smith of ERI Canada and Chris Long, Washington State SAR Program Manager. Instruction will be given on SAR Incident Management, how to best utilize personnel and resources using detailed Standard Operating Procedures (SOPs) to streamline search planning and implementation. Special emphasis will be on the initial response phase of a search. A list of first operational period "recommended actions" is presented and used in a tabletop exercise. The Incident Command System will also be discussed. Participants will receive ERI Certification only upon completion of this two-day course. Fee: \$95.00 for two days, \$55.00 for one day. These presenters will offer other sessions on SAR Management during the SARSCENE workshop.

Night Searching — Mike Doyle of SARBC will be giving an outdoor evening session demonstrating techniques for night searches. Which clues can be detected in the dark? What daytime strategies won't work? How should your search plan differ for a nighttime search? These issues will be investigated and participation will be limited, so register early! Fee for this course, \$25.00. Mr. Doyle will offer another presentation on SAR Investigation Skills during the SARSCENE workshop. Register for all pre-workshop sessions by contacting Jennifer Reaney at the NSS. jreaney@nss.gc.ca More presentations are being added. Please contact Jennifer for the latest schedule. ■

Upcoming Events

If you have any events to list in the upcoming issue of SARSCENE Magazine, please contact Jennifer Reaney.

Phone: 1 800 727-9414 or (613) 996-3035 • E-mail: jreaney@nss.gc.ca • Fax: (613) 996-3746.

SARSCENE 2000



The ninth annual Canadian SAR workshop will be held 11-15 October 2000

in Laval, Quebec. This year, for the first time, the COSPAS-SARSAT Seminar will be taking place in conjunction with SARSCENE. In attendance will be delegates from 30 countries.

For more information about the workshop please contact:

Louise Pilloud,

Chief, Communications and Marketing
National Search and Rescue Secretariat
Standard Life Building

275 Slater Street, 4th Floor

Ottawa ON K1A 0K2

Tel: (613) 996-2642 or 1 800 727-9414

Fax: (613) 996-3746

E-mail: louisep@nss.gc.ca

URL: www.nss.gc.ca

Carol Namur

The Volunteer Group Sauvetage
Canada Rescue

E-mail: cnamur@citenet.net

January 2001

(weekend before Martin Luther King Day)
Mountain Rescue Association (MRA)
Winter Meeting.

June 2001 (weekend before Father's Day)
Mountain Rescue Association (MRA)
43rd Annual Conference. Seattle, WA.

For more information on these meetings please visit the Web site at:

www.mra.org or info@mra.org

Tim Kovacs, President

Mountain Rescue Association
Operations Leader/Paramedic,
C.A.M.R.A./ MCSO MR
E-mail: tkovacs@goodnet.com

International Technical Rescue Symposium (ITRS) 2000

Pigeon Mountain Industries

The ITRS 2000 addresses the need to stay informed on the latest in the field of technical rescue. This year the ITRS will take place on 20-22 October 2000 in Tucson, Arizona.

For more information or registration, contact:

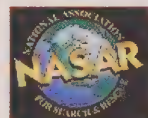
ITRS 2000

c/o Pigeon Mountain Industries, Inc.
P.O. Box 803

LaFayette, GA 30728 USA

Tel: (706) 764-1437

URL: <http://www.nasar.org/itrs.shtml>



RESPONSE 2000

The annual NASAR Response conference will be held 28

September - 1 October

at the Sheraton Hotel in Colorado Springs, Colorado. Details are still being finalized, but keep an eye on the NASAR Web site for the latest details.

URL: www.nasar.org

MOUNTAIN RESCUE ASSOCIATION (MRA)

15-19 October 2000

International

Commission for Alpine
Rescue (IKAR) 42nd
Annual Conference.

Grand Canyon, Arizona.

Cohosts: NASAR and MRA.

URL: www.ikar-cisa.org



2000 Wilderness Rescue Navigation Shield
Bushwalkers Wilderness Rescue

Australia's premiere emergency services navigation event takes place 1-2 July 2000, near Sydney Australia, an overnight navigation event where teams score points by finding their way through wilderness terrain. For more information contact:

John Tonitto, Event Secretary

Tel: (612) 8588-6483

Fax: (612) 8588-6483

E-mail: wrs@mbox.com.au

URL: <http://www.eng.uts.edu.au/~glennh/navshield/index.html> ■

ATELIERS ET RÉUNIONS PRÉALABLES AU CONGRÈS SARSÇÈNE

Des séances de formation sont prévues avant le 31 août 2000. Évitez d'être déçu – INSCRIVEZ-VOUS SANS TARDER!

AU PROGRAMME :
Pistage – Aieher pratique de deux jours donné par Everett Savary du Halifax Regional Search and Rescue et Wayne Merry de Context North. Everett et Wayne enseignent tous deux les techniques de pistage et ont donné des présentations lors de SARSÇÈNE auparavant. Ce cours est consacré spécifiquement aux techniques de pistage et de repérage d'indices. Frais pour ce cours : 50 \$. Les étudiants qui complètent le cours de deux jours recevront un certificat.

Gestion des incidents de recherche et de sauvetage – Programme de formation de deux jours dirigé par Rick Laval, ERI International, Richard Smith, ERI Canada et Chris Long, responsable Washington State SAR Program. La formation porte sur la gestion des incidents de recherche et de sauvetage, le déploiement efficace des effectifs et des ressources et l'utilisation de plans détaillés pour simplifier la planification et l'exécution de recherches. L'accent sera mis sur l'étape de la première intervention. Une liste des mesures recommandées à ce stade sera fournie et utilisée dans le cadre d'un exercice en classe. Il sera également question du système de commandement d'incidents. Les participants recevront une certification d'ERI seulement si le cours de deux jours a été complété. Frais : 95 \$ pour deux jours, 55 \$ pour une journée. Les instructeurs donneront d'autres présentations sur la gestion des incidents de recherche et de sauvetage pendant le congrès.

Recherche de nuit – Mike Doyle, de SARBC, dirigera une séance de nuit, en plein air, sur les techniques de nuit. Quels indices peuvent être repérés de nuit? Quelles stratégies efficaces de jour ne le sont pas la nuit? Comment le plan de recherche de nuit se distingue-t-il? Le nombre de participants est limité, ne tardez pas à vous inscrire. Frais pour ce cours : 25 \$. M. Doyle fera une autre présentation sur les techniques de recherche de nuit pendant le congrès SARSÇÈNE. Inscrivez-vous à toutes les présentations préalables au congrès en communiquant avec Jennifer Reaney au SNRS. *jfreaney@snrs.gc.ca*

D'autres présentations pourraient être ajoutées. Veuillez communiquer avec Jennifer pour obtenir l'horaire le plus à jour. ■

Calendrier

Si vous prévoyez des activités et que vous voulez les annoncer dans SARSÇÈNE, veuillez communiquer avec Jennifer Reaney. Courriel : jfreaney@snrs.gc.ca • Téléc. : (613) 996-3035 • Tél. : 1 800 727-9414 ou (613) 996-3746

SARSÇÈNE 2000



Le IX^e congrès annuel de la recherche et du sauvetage au Canada se déroulera du 11 au 15 octobre 2000 à Laval (Québec). Cette année, le séminaire COSPAS-SARSAT s'intègre pour la première fois à SARSÇÈNE. Des délégués de 30 pays seront sur place. Renseignements : Louise Pilon, Chef, Communications et marketing Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Edifice Standard Life 275, rue Slater, 4^e étage Ottawa (Ont.) K1A 0K2
 Tél. : (613) 996-2642 ou 1 800 727-9414
 Courriel : louisep@snrs.gc.ca
 URL : www.snrs.gc.ca
 Carol Namur
 Groupe bénévole Sauvetage Canada Rescue
 Courriel : cnamur@citeneur.net

RESPONSE 2000



Le congrès annuel NASAR Response se déroulera du 28 septembre au 1^{er} octobre à l'hôtel Sheraton de Colorado Springs (Colorado). Les détails restent à finaliser, mais pour obtenir les dernières nouvelles, il suffit de consulter le site Web de NASAR. URL : www.nasat.org



MOUNTAIN RESCUE ASSOCIATION (MRA)
 15 au 19 octobre 2000
 42^e congrès annuel de la Commission internationale de secours alpin (CISA) Organisé par NASAR et la MRA Grand Canyon (Arizona) URL : www.ikar-cisa.org

Janvier 2001
 (Fin de semaine avant le jour de Martin Luther King)
 Réunion d'hiver de la Mountain Rescue Association (MRA).

Jun 2001
 (fin de semaine avant la fête des Pères)
 43^e congrès annuel de la Mountain Rescue Association (MRA). Seattle (Washington). Renseignements sur ces activités, consultez le site Web suivant : www.mra.org ou info@mra.org

Tim Kovacs, président Mountain Rescue Association
 Chef d'opération et technicien médical d'urgence C.A.M.R.A./MCSO MR
 Courriel : tkovacs@goodnet.com

Symposium international sur le sauvetage technique (ITRS) 2000

Pigeon Mountain Industries
 ITTRS 2000 fait face au besoin de rester au fait des progrès les plus récents en matière de sauvetage technique. Cette année, le symposium se déroulera du 20 au 22 octobre 2000 à Tucson (Arizona). Renseignements et inscription :

ITRS 2000
 c/o Pigeon Mountain Industries, Inc.
 PO Box 803 Lafayette, GA 30728 USA
 Tél. : (706) 764-1437
 URL : <http://www.nasat.org/itrs.shtml>

2000 Wilderness Rescue Navigation Shield

Bushwalkers Wilderness Rescue
 Cette exposition sur les services d'urgence liés à la navigation de l'Australie est prévue les 1^{er} et 2 juillet 2000 non loin de Sydney (Australie). Il s'agit d'un exercice de navigation d'une nuit. Les équipes participantes marqueront des points en négociant un terrain sauvage. Renseignements :

John Tomlin, Secrétaire de l'événement
 Tél. : (612) 8588-6483
 Téléc. : (612) 8588-6483
 Courriel : wrs@mbc.com.au
 URL : <http://www.eng.us.edu.au/~glenmh/navshield/index.html> ■

Sites Web consacrés à la recherche et au sauvetage

météorologiques et des avis d'avalanches, et de nombreux groupes de discussion.

SITE WEB DE SEARCH AND RESCUE GLOBAL 1
URL : www3.sympatico.ca/w_gonzalez/Index.htm

Un site intéressant (en anglais seulement) qui contient de l'information détaillée sur l'énoncé de mission de l'organisme, les normes d'adhésion, les cours de formation et des photographies du groupe.

PAGE D'ACCUEIL DE LA SEARCH AND RESCUE SOCIETY OF BRITISH COLUMBIA

URL : www.sarbc.org

Ce site (en anglais seulement) est mis à jour régulièrement et contient de l'information utile sur la recherche et le sauvetage, comme les sauvetages au moyen de cordes, l'hypothermie et la direction de recherches. Il contient également de nombreux groupes de discussion sur la recherche et le sauvetage, des articles à consulter en direct et des liens aux sites de nombreux organismes et groupes de recherche et de sauvetage.

SITE WEB DE WILDRISK

URL : www.wildrisk.com

Le site Web de WILDRISK (en anglais seulement) ressemble à un centre d'information en direct sur la gestion des risques en nature sauvage. Il préconise l'acquisition d'aptitudes à la gestion de ces risques et la prévention des incidents. Il contient également des outils d'autoévaluation des risques dont un pour les amateurs de loisirs, un pour les guides et chefs d'équipes et un pour les exploitants.

SITE WEB DE LA POLICE PROVINCIALE DE L'ONTARIO

URL : www.gov.on.ca/OPP

Le site Web officiel de la PPO comporte des caractéristiques utiles et intéressantes, par exemple les communiqués diffusés par l'administration centrale de la PPO, des listes et de l'information sur les personnes disparues, les affaires non résolues et les personnes recherchées.

SARINFO – SITE WEB SUR LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE

URL : www.sarinfo.bc.ca

SARINFO est un site Web (en anglais seulement) qui contient une mine de renseignements sur la recherche et le sauvetage, de nombreux liens aux sites Web des équipes de recherche et de sauvetage, aux sites consacrés à la navigation et aux sites de fournisseurs de matériel de recherche et de sauvetage, un calendrier très complet, une bibliothèque en direct d'articles sur la recherche et le sauvetage, des bulletins

SITE WEB DE LA LABRADOR WEST GROUND SEARCH AND RESCUE TEAM

URL : www.crsiv.nw/CSART

Ce site Web (en anglais seulement) contient une description des activités et interventions du groupe ainsi que d'excellentes photographies des séances de formation.

SITE WEB DE LA LONDON AIR PATROL

URL : www.lap.on.ca

Ce site Web (en anglais seulement) contient une foule de renseignements et de photographies sur la London Air Patrol. L'information porte sur la zone d'intervention du groupe, les statistiques de base, les EIT et les réunions, exercices et programmes de formation prévus prochainement.


Formation sur Lieux Ventes d'Équipements

- Sauvetage vertical
- Sauvetage en espace clos
- Premiers soins en milieu sauvage

MULTI-TREK
FORMATION en SÉCURITÉ et SAUVETAGE

Michel Goulet, Directeur
1180 Chemin Jawney • Ottawa • Ontario • Canada • K1G 1B7
Téléphone: Local (613) 748-6163 Sans Frais (800) 263-5232

Depuis 1982



Le bon vieux temps

Je me mis donc à réfléchir à mes expériences

personnelles. Je me souviens des premières missions auxquelles j'ai participé — l'excitation suscitée par l'inconnu et les conditions difficiles continuèrent à créer des souvenirs inoubliables. Il me semble que les anecdotes de recherche et de sauvetage étaient plus intéressantes. Il y a des années. Est-ce que la formation prévenive, l'amélioration du matériel et la transmission plus rapide d'information ont réellement prêté un aspect routinier à la recherche et au sauvetage? Peut-être est-ce simplement que ce sont d'autres qui interviennent dans les incidents dramatiques. Dans notre région de recherche et de sauvetage, n'importe quel jour donné, des membres des équipes de recherche et de sauvetage sortent des gens de l'eau, se portent au secours de marins blessés à bord de navires, sont parachutés sur les lieux d'un écrasement, localisent les signaux émis par des radiobalises de détresse, remorquent des bateaux échoués sur des écueils ou récupèrent des personnes blessées coincées au sommet des montagnes. S'agit-il là de choses de routine?

On dit que lorsqu'on fait volée assez longtemps dans une tempête, on finit par s'habituer au hurlement du vent et à la pluie battante, à tel point qu'ils finissent par sembler normaux. Peut-être n'est-ce pas seulement moi. Posez-vous aussi la question — est-ce que les choses que vous faites vous semblent routinières? Sombrez-vous dans la complaisance, ou êtes-vous simplement très complaisants? Nous le savons tous, la recherche et le sauvetage sont des activités intrinsèquement dangereuses, même pour les équipes hautement formées. Le moment est peut-être bien choisi de vous dire qu'il serait tragique de perdre une équipe de recherche qui tente de secourir une personne en détresse. Le moment est peut-être venu de changer les repères et de vous rappeler ce que vous éprouviez au cours de vos premières missions. Tous les intervenants dans le milieu de la recherche et du sauvetage effectuent un travail précieux dans notre région. L'année dernière, nous avons sauvé 646 personnes en répondant à 280 appels de détresse. Il y a sûrement la matière à anecdote intéressante. Il faut changer les repères... Je parie que si vous demandiez l'avis de chacune de ces 646 personnes, elles seraient toutes d'accord — tous ces cas de recherche et de sauvetage sont épatants. ■

Major Colin Goodman
Officier responsable
Centre de coordination
des opérations de sauvetage de Victoria

Comme d'habitude, je n'avais pas à l'esprit

de réponse toute prête pour satisfaire le reporter, même si le Centre de coordination (CCOS) de Victoria est intervenu dans plus d'un millier de cas depuis mon entrée en fonction, en septembre. J'étais prêt à dépourvu. Je hasardais donc quelques généralités, allant même jusqu'à raconter quelques anecdotes et histoires de recherche et de sauvetage amusantes qui se sont produites récemment. Je réussis à amener la conversation sur l'exercice CANAM 2000. Une explosion s'était produite sur un traversier, il y avait 400 passagers à bord. Un appel de détresse avait été capté; 100 personnes avaient été évacuées par les rampes d'urgence, deux canots pneumatiques pour 50 personnes étaient présents. Les yeux de la reporter brillaient alors qu'elle écrivait à toute allure, jusqu'à ce qu'elle pose la question suivante : « Mais, ce n'était qu'un exercice? » Oui, heureusement, les événements du 6 février 1999 n'étaient qu'un exercice, mais s'ils avaient été réels, là, on aurait eu droit à tout un reportage.

Le CCOS de Victoria s'est occupé de près de 2 500 incidents l'année dernière... au moins l'un d'entre eux a dû être assez dramatique pour mériter d'être raconté. Après le désastre du vol Suisseair survenu en septembre 1998, qui heureusement ne s'est pas déroulé dans notre région, il est difficile de trouver un incident comparable. Je me creusais donc la cervelle, en repensant aux incidents survenus depuis le mois de septembre. En désespoir de cause, je demandais même à certains contrôleurs s'ils se souvenaient de quelque chose. En réponse, on hausse les épaules et on me regarde d'un air absent. Manifestement, la crampée des racours est contagieuse. Bien sûr, il y avait les paquebots qui dévraient au large de la côte Ouest et qui auraient pu provoquer un désastre, mais les vents, les courants et les remorqueurs de sauvetage ont fait le nécessaire pour éviter une répétition de la bête Coos ou de l'*Lexxon Walker*. À l'autonomie, il y avait eu une véritable épidémie d'accidents aériens, mais les équipes de recherche et de sauvetage ont semblé y faire face comme il s'agissait d'une routine. Une fois la reportage réparé, assez content malgré tout, je me suis mis à me demander : « Est-ce mon imagination, ou y a-t-il peu d'histoires de recherche et de sauvetage qui valent d'être racontées? »

Récemment, une journaliste me posait une question que la plupart des intervenants en recherche et sauvetage entendent souvent. « Quel est l'incident de recherche et de sauvetage le plus important ou dramatique dans lequel vous soyez jamais intervenu? » Invariablement, à ce moment, le journaliste en question s'installe bien à l'aise dans un fauteuil, enfonce son gilet pare-éclats et serre la courtoie de son ciseau protecteur, fin prêt à entendre un compte rendu bien sanglant. Comme vous ne voulez pas décevoir votre interlocuteur, vous aimerez bien avoir sous la main une médaille de la Bravoure ou une citation pour leur loi en boucher un coin. Vous songez brièvement à broder sur une mission de routine ou à emprunter les souvenirs d'un collègue pour apaiser la soif du reporter. Si seulement vous pouviez mettre la main sur ce numéro du *Reader's Digest* qui contenait un article accrocheur sur un sauvetage. Je connais un technicien en recherche et sauvetage qui avait participé à une mission qui avait ensuite fait l'objet d'un livre. Il promenait avec lui un exemplaire du bouquin, prêt à le présenter si quelque un lui posait la question.

CONSEILS SUR LES ÉCHANGES AVEC LES MÉDIAS

S'il est toujours préférable que les personnes qui sont appelées à s'adresser aux médias bénéficient d'une formation spécialisée, les conseils qui suivent seront néanmoins utiles aux personnes qui doivent, de temps à autre, répondre aux questions des journalistes.

PROPOSEZ UNE PERSPECTIVE INTÉRESSANTE

Si vous cherchez à obtenir la couverture médiatique d'un fait précis, veillez à ce que l'information que vous présentez soit susceptible de retenir l'attention des médias. Proposez une perspective intéressante, « accrocheuse ».

QUESTIONS À POSER SI ON VOUS DEMANDE UNE ENTREVUE

- Qui sera l'intervenant?
- Quel est le sujet de l'entrevue?
- Dans quelle perspective sera-t-il présenté?
- L'entrevue sera-t-elle intégrée à un article plus long?
- Qui d'autre sera interviewé?
- Quelle est la date de tombée?
- Quand le reportage sera-t-il diffusé?
- Quels recherches, rapports, documents, etc. l'intervenant a-t-il consultés?
- Quel genre de questions seront abordées?
- Où aura lieu l'entrevue?
- Quelle perspective le journaliste a-t-il adoptée?
- Quelles seront les conséquences si je refuse de donner une entrevue? ■

Jim Stanton est le président et fondateur de Jim Stanton & Associates, une entreprise de communications et de formation basée à Ottawa avec des bureaux à Calgary, à Vancouver, aux États-Unis et en France. Jim et ses collègues enseignent les communications en cas de crise au Collège canadien de protection civile ainsi qu'au sein de nombreux organismes gouvernementaux et privés.

ouvert. Devenez une bonne source de nouvelles et arrangez-vous pour que les journalistes puissent communiquer facilement avec vous.

PARLEZ AVANT QUE QUELQU'UN D'AUTRE LE FASSE POUR VOUS

Si vous pensez que l'information risque de filtrer avant le moment où vous avez prévu une annonce ou que les médias risquent de « remplir » les blancs d'information en attendant que vous disiez quelque chose, il est avisé de présenter votre perspective avant que cela ne se produise.

NE JOUEZ PAS À L'AUTRUCHE

Si, pour une raison quelconque, vous ne pouvez parler sur-le-champ d'une question qui a déjà été abordée par les médias ou qui le sera d'ici peu, parlez de ce que vous faites pour recueillir d'autres renseignements. Ne gardez pas le silence.

SOYEZ UN BON PORTE-PAROLE

Soyez intéressant et intéressé, convaincant sans être agressif. Dévoilez votre côté humain, restez maître de vos émotions et faites toujours preuve de dignité.

RIEN N'EST OFFICIEUX

N'oubliez jamais que vous parlez à un journaliste; il ne s'agit pas d'un entretien banal. Évitez les doubles négations, ne formulez pas d'hypothèses et ne dévoilez pas de renseignements confidentiels.

SACHEZ QUOI NE PAS DIRE

Sachez bien quels messages clés vous devez faire passer. Veillez à ce qu'ils soient clairs, simples, directs et peu nombreux.

PRATIQUEZ-VOUS

Plus vous êtes apte à faire passer votre message, plus il est probable que vous serez compris. Il est donc avisé de pratiquer votre énoncé de vive voix.

PENSEZ À L'AVANCE

Cultivez à l'avance des bons rapports avec les médias, par exemple en rencontrant individuellement les journalistes.

NE SOYEZ PAS INTIMIDÉ

Ayez conscience des tactiques d'intimidation et ne pensez pas que les journalistes sont mieux renseignés que vous. En fait, vous serez souvent appelé à les renseigner sur les sujets que vous abordez.

SOYEZ DIRECT QUAND LES NOUVELLES SONT MAUVAISES

Si vous cherchez à passer les mauvaises nouvelles sous silence, vous risquez d'empirer la situation. Soyez direct et expliquez quelles mesures ont été prises pour atténuer autant que possible les conséquences négatives de l'accident ou de la tragédie.

SOYEZ DISPONIBLE ET RETOURNEZ RAPIDEMENT LES APPELS

En général, le public et les médias s'alignent avec le groupe qui est le plus accessible et



Nouveau partenariat de recherche et de sauvetage au sol en Ontario

À l'été 1997, la Police provinciale de l'Ontario (PPO) et les équipes bénévoles de recherche et de sauvetage de la province ont commencé à discuter d'un éventuel partenariat. Lors du congrès SARSCÈNE 1997 du SNRS à South Stie. Marie, l'Association des volontaires en recherche et sauvetage de l'Ontario (OSARVA) est née, formée de représentants des 32 organismes bénévoles de la province.

Sharon Porteous, première présidente de l'OSARVA, et le sergent d'état-major Tim Charlebois de la PPO, ont amorcé la démarche en adoptant un protocole d'entente officiel qui a été ratifié en août 1999 par le commissaire G. Boniface de la PPO et Sharon Porteous. « Le protocole d'entente avec l'OSARVA permettra une utilisation plus efficace des ressources policières et bénévoles pour résoudre les cas de personnes égarées en Ontario, explique le sergent d'état-major Charlebois.

Les équipes de recherche et de sauvetage au sol sont formées par les agents de la PPO dans chaque région. De plus, lorsque la formation est terminée, tous comprennent mieux quels services chaque groupe bénévole est en mesure de fournir pendant une recherche. » En avril 1999, un programme de formation de deux ans a été mis sur pied, financé par le Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage. Depuis que les séances de formation ont débuté à l'automne 1999, le recours

Module multimédia de gestion des recherches

En deux vidéocassettes captivantes, les auteurs suivent le déroulement d'une recherche de personne disparue et en expliquent la gestion à mesure que les effectifs, modestes au départ, augmentent dans l'espace de 24 heures pour compter des centaines de chercheurs et une équipe étendue de gestion à la fin des opérations. Un livre complémentaire offre des conseils utiles pour les instructeurs. Il s'agit d'un manuel complet des principes et des méthodes de gestion de recherches, qui aborde une à une les étapes de gestion des opérations. De plus, un CD-ROM interactif présente des activités et des exercices pratiques.

Formation en sauvetage en hélicoptère, au câble, à la corde, et en zone de déferlement

Quatre vidéos et un livre présente: • des critères permettant de choisir la technique de sauvetage appropriée • une description de l'équipe, des compétences et des fonctions de chaque membre • des listes d'équipement • les détails opérationnels de chaque technique de sauvetage • les principaux éléments de chaque technique de sauvetage

Appeler le 1 800 603-1891 poste 30, télécopieur (604) 682-6082
Visitez notre site <http://www.spectra.bc.ca>

Recherche et sauvetage

aux groupes bénévoles a augmenté. « Pour nous, l'un des aspects les plus importants, c'est de réunir les membres de notre Groupe d'intervention tactique (GIT) et les bénévoles, explique le sergent d'état-major Charlebois. Les membres du GIT sont également volontaires. Ils font ce travail par goût. Les commentateurs de nos agents sont très favorables; ils tirent autant de plaisir de la formation qu'ils dispensent aux membres de l'OSARVA que du fait qu'ils ont l'occasion d'apprendre auprès de ceux-ci. » On prévoit former plus de 1 200 membres de l'OSARVA qui font partie des 32 équipes de recherche et de sauvetage au sol de la province. L'équipe de Rose Cooper, la Niagara Auxiliary Search and Rescue, a terminé la formation en octobre 1999. « Je pense que les fins de semaine de formation sont une occasion à ne pas manquer, dit-elle. Notre équipe est enthousiasmée par la possibilité d'être déployée plus souvent, et la formation est dans l'intérêt des nouveaux membres de l'équipe. Les agents O'Halloran et Hebblethwaite sont d'excellents instructeurs et ont beaucoup aidé notre équipe depuis la fin de la formation. »

La formation dure 20 heures et se donne pendant une fin de semaine. Les 1 089 membres de l'OSARVA et les 45 instructeurs de la PPO abordent le cours de niveau 1 en recherche et sauvetage. On prévoit offrir une formation plus poussée aux chefs d'équipes de recherche, un cours de premiers soins en milieu sauvage et un cours en direction de recherches.

Le taux de réussite de la PPO en recherche et sauvetage est élevé. Des 127 recherches complètes effectuées en 1998, toutes les personnes disparues ont été retrouvées. La première année du programme tire à sa fin et on espère qu'il sera renouvelé, avec une formation plus poussée pour les bénévoles en recherche et sauvetage au sol à l'avenir. —

Jennifer Keane, SNRS



L'Unité canine de la PPO

Les 17 équipes composées d'un chien et d'un maître de l'Unité canine de la PPO ont été déployées entre 180 et 200 fois par an. Elles interviennent dans des tâches diverses, de la recherche de personnes âgées aux patrouilles dans les zones où l'insécurité est élevée, en passant par la recherche de suspects. Tout cela en plus des missions d'entraînement régulières. Les chiens sont donc des animaux très utiles et de la recherche de personnes âgées aux patrouilles, les chiens et les chiens n'ont guère le temps de s'ennuyer.



« Les équipes suivent d'abord une formation de six jours par semaine pendant 16 semaines. Les candidats doivent être des agents qui aiment résoudre les affaires et qui sont prêts à chercher loin », déclare le sergent Larry Bigley, coordonnateur de l'Unité canine. Ils doivent aussi aimer travailler avec le public. Les chiens sont d'excellents ambassadeurs de la PPO et les membres de l'Unité visitent écoles et clubs de service avec leurs chiens. Ils font parfois jusqu'à 400 démonstrations par an.

Basé à Gravenhurst, le centre d'entraînement de l'Unité permet aux maîtres de dresser leurs chiens à différents endroits, dont une zone boisée de 200 hectares (500 acres) et une autre zone de 809 hectares (2 000 acres) qui comporte des marécages et des sables rochers et, enfin, des surfaces dures, à proximité de bâtiments et en ville, afin de créer les bruits et les odeurs nécessaires susceptibles de distraire les chiens. Comme les chasseurs, les personnes qui cueillent des petits fruits et des champignons sont souvent contentes de tomber sur un chien et son maître dans les bois. « Ces personnes se mettent parfois dans des situations dangereuses », déclare le sergent Bigley. Elles sont généralement bien contentes de nous voir, quoiqu'il y ait certains cas, particulièrement quand il s'agit d'enfants qui craignent de se faire gronder, elles ne disent rien lorsque nous nous trouvons près d'elles. La partie la plus utile de notre travail, c'est d'enseigner aux enfants quoi faire quand ils s'égarer. »

La PPO compte mettre sur pied prochainement un programme d'équipes civiles de recherche et de sauvetage canins afin de tirer parti des ressources bénévoles dans la province. « Les membres des organisations bénévoles auront le même niveau de formation que les équipes de la PPO », déclare le sergent Bigley. Il y a une foule de volontaires dévoués dans la province et je suis sûr que cette entente ne pourra qu'améliorer le service de recherche canin déjà bon qui existe en Ontario. »

« Les gens pensent souvent que nous transportons des personnes de marque ou que nous surveillons la circulation routière. En réalité, 50 p. 100 de notre travail est consacré à la recherche et au sauvetage et 40 p. 100, aux enquêtes criminelles. »

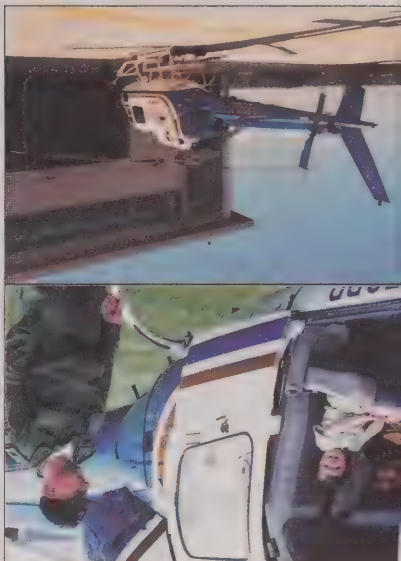
base d'Orillia a répondu à 83 appels de recherche et l'appareil a été dépêché dans 25 cas de noyade. Outre ces activités de recherche et de sauvetage, la base d'Orillia a aussi été appelée 132 fois dans le cadre d'affaires criminelles.

Les hélicoptères apportent une assistance unique aux recherches grâce aux équipements spécialisés dont ils sont munis, tel un appareil de repérage à lumière infrarouge (FLIR) et des projecteurs pour les recherches de nuit. « La saison de la chasse est la plus occupée, déclare le sergent Ross. Dans les régions très éloignées, le plus gros problème, c'est de trouver un endroit où atterrir au besoin. Certains endroits sont si densément boisés qu'il est très difficile de trouver un espace assez grand pour la volure tourmente. »

L'Unité est souvent déployée par le Centre de coordination des opérations de sauvetage (CCOS) de Trenton et seconde régulièrement d'autres instances policières. »

Jennifer Keane, SNRS

Photo gracieuse du sergent Scott Ross



La recherche et le sauvetage aériens

Surveillance au cours d'enquêtes criminelles, photographie aérienne des lieux de crimes, certaines des missions de recherche et de sauvetage : depuis 25 ans, l'Unité des hélicoptères fournit divers services à la Police provinciale de l'Ontario (PPO). Grâce à deux hélicoptères

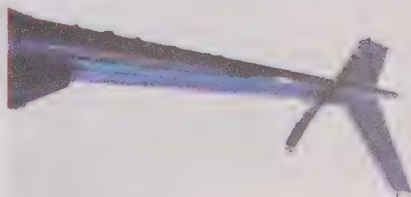
Aérospatiale Twin Star et au nouvel aéronef à voilure fixe Pilatus PC 12-45, la PPO est en mesure d'intervenir

efficacement dans les incidents de recherche et de sauvetage et les enquêtes criminelles.



recherche et au sauvetage et 40 p. 100, aux enquêtes criminelles. « Les hélicoptères ne sont jamais affectés à la surveillance routière, mais ils sont utilisés dans le cadre d'activités de relations communautaires. Depuis sa création, l'Unité a retrouvé quelque 750 personnes disparues. Le sergent Ross, membre de l'Unité depuis 10 ans, est le pilote « junior ». Ce fonds d'expérience inclut également l'entretien des appareils : Mike Linklater à Sudbury et Doug Thurlbeck à Orillia sont tous deux ingénieurs depuis longtemps et veillent au bon fonctionnement des appareils. Souvent, en cas de recherche, les hélicoptères sont déployés en premier. En 1999, la

Basé à Thunder Bay, le *Pilatus* est équipé d'un dispositif WESCAM, appareil perfectionné ayant une capacité de détection double par infrarouge et système d'enregistrement vidéo en couleurs muni d'un zoom. Il peut atteindre une vitesse de 310 milles à l'heure, ce qui signifie qu'il peut se rendre n'importe où dans la province en moins de deux heures. Aussi, il peut voler jusqu'à 10 heures. « Les gens comprennent souvent mal nos hélicoptères », déclare le sergent Scott Ross, l'un des quatre pilotes à plein temps de la PPO. « Ils pensent souvent que nous transportons des personnes de marque ou que nous surveillons la circulation routière. En réalité, 50 p. 100 de notre travail est consacré à la



1-888-Space-50

Fax: (905) 713-1690

Email: sales@matte.ca

Web Site: www.matte.ca

Matte

www.matte.ca

©1999 Matte Industries Inc.
Conçu et distribué par Matte
avec l'autorisation des Snowbirds

À la fine pointe de l'écriture

Snowbirds Space Pen



Le stylo spatial des Snowbirds canadiens

Créé pour répondre aux exigences élevées
des membres du célèbre
escadron canadien 431 (démonstration aérienne).

Il résiste au temps et fonctionne dans les conditions suivantes :

- en apesanteur
- par froid extrême
- sous l'eau
- sur du papier autocopiant



Cartouche d'encre scellée et pressurisée



L'encre rhéotrope conservée scellée et pressurisée dure trois fois plus longtemps.

L'encre ne sèche pas à -45° C (-50° F) à 122° C (250° F).

à des températures allant de -45° C (-50° F) à 122° C (250° F).

prochaine année! Permet d'écrire dans un réservoir hermétiquement scellé et pressurisé.

La balle flottante sépare l'encre de l'axe pressurisé.

Bouclon

Rendement supérieur et fiabilité partout dans l'univers!

Demandez votre catalogue de stylos spatiaux!

VISA

MasterCard

tant qu'ils demeurent membres du Groupe.

Les membres du G1T sont regroupés en 16 équipes de 16 membres qui sont postées dans six régions de la province. Ils constituent ainsi une force d'intervention efficace à l'échelle du vaste territoire desservi par la PPO.

Les équipes du G1T ont répondu à 932 appels de service en Ontario en 1997. De ce total, 263 étaient des demandes de support à l'Unité canine alpin d'aider à capturer des personnes recherchées alors que 149 appels étaient reliés à des situations de recherche et de sauvetage. « Ce que les chiffres ne révèlent pas, explique le sergent Borton, c'est le nombre de recherches effectuées par nos agents d'intervention première. Dans bien des cas, une personne disparue ou égarée est retrouvée au bout de quelques heures, sans l'intervention du G1T ou l'organisation d'une recherche à grande échelle. Ces chiffres reflètent uniquement les cas qui ont provoqué le déploiement d'une équipe du G1T. »

Tous les officiers supérieurs des administrations régionales suivent une formation en commandement d'incident, ce qui leur procure une expérience précieuse en gestion de la recherche et du sauvetage ainsi que sur les techniques d'enquête, les rapports avec les médias et les rapports avec les membres de la famille des victimes. ■

Jennifer Keane, S.V.K.S.



À GAUCHE : Le centre de gestion d'incidents (ISC) de la PPO coordonne l'intervention de ressources régionales ou provinciales supplémentaires en cas d'urgence. Il était pleinement en exploitation à temps pour le passage à l'an 2000.

POSTES DE COMMANDEMENT MOBILES : Chaque unité mesure 32 pieds (presque 10 mètres) de longueur et est dotée d'un véhicule tracteur permanent (camionnette GMC d'une tonne). La caravane est équipée d'un système radio complet de la PPO, de téléphones par satellite, de lignes téléphoniques standard et de postes d'ordinateurs, ainsi que d'un mot et d'une antenne de communication déployable de 30 pieds (neuf mètres).



MOUNTAIN EQUIPMENT CO-OP

Équipez-vous auprès du

service de ventes aux entreprises de la Mountain Equipment Co-op

Le matériel pour les groupes de recherches et de sauvetage et pour d'autres organisations.

Notre spécialité: Le matériel de recherches et de sauvetage en milieu sauvage, le matériel et les câbles de sauvetage à grand angle, les vêtements pour toutes conditions. Pour obtenir un catalogue gratuit, composer les numéros suivants:

Amérique du Nord
1-800-661-7399
Appels internationaux ou locaux
604-876-8650
Télécopieur en Amérique du Nord
1-800-722-1960
Appels internationaux ou locaux
604-876-6590
www.mec.ca
Service available in English



Jennifer Keaney, SVRS

« La PPO dispose de ressources excellentes, hautement formées. Lorsque nous combinons nos ressources et notre infrastructure avec les services fournis par des organismes comme l'ACRSA et l'OSARVA, l'Ontario est bien desservi en matière de recherche et de sauvetage, affirme le commandant Lewis. Et ce service ira en s'améliorant à mesure que nous continuerons à relever nos attentes. »

La PPO est la première instance de recherche et de sauvetage. «

Les rurales, sont désormais responsables de la recherche et de sauvetage de l'Ontario. À ce titre, elle collabore souvent avec des organismes gouvernementaux dans le cadre d'interventions humanitaires. Le commandant Lewis ajoute : « Nous épauleons tous les jours, sur demande, n'importe quel corps policier de l'Ontario en cas de recherche. »

D'ici la fin de l'année civile 2000, la PPO aura conclu des ententes officielles visant l'utilisation des services de l'Association civile de recherche et sauvetage aëriens (ACRSA) et d'organisations civiles de recherche et de sauvetage canins. Ces deux partenariats, en plus de l'entente déjà en vigueur avec l'Association des volontaires en recherche et sauvetage de l'Ontario (OSARVA), reflètent à quel point la PPO veut offrir les meilleurs services de recherche et de sauvetage possibles aux résidents de l'Ontario.

La Police provinciale de l'Ontario :

au service du public ontarien depuis 90 ans



e 13 octobre 1909, le lieutenant-gouverneur John Morrison Gibson signait un décret autorisant la création de la Police provinciale de l'Ontario (PPO). Aujourd'hui, ce corps policier continue d'exister et de s'épanouir afin de satisfaire les besoins changeants de la province tout en offrant un service de qualité supérieure.

La PPO fournit des services policiers à plus de 2,4 millions de personnes, chiffre qui dépasse 3,7 millions pendant les mois occupés de l'été. La zone d'intervention de la PPO couvre quelque 993 000 kilomètres carrés de terres et 174 000 kilomètres carrés d'eaux intérieures. Pour desservir une zone aussi vaste et peuplée, la PPO emploie près de 7 000 personnes, agents et civils, ainsi que 800 policiers auxiliaires, et dispose de presque 2 500 véhicules (dont des aéronefs et des embarcations). « Comme une forte proportion de notre zone d'intervention est désignée comme rurale, la recherche et le sauvetage ont tous jours fait partie de nos activités », déclare



Chris Lewis, commandant du Bureau de gestion des services d'urgence de la PPO. Comme n'importe quelle autre industrie, les services policiers doivent évoluer en fonction des besoins de leur clientèle. « De nos jours, la prestation des services policiers est un secteur hautement concurrentiel, déclare le commandant Lewis. Les municipalités ontariennes cherchent à obtenir des services policiers aussi efficaces que possible. En raison de la taille, de l'expérience et des ressources considérables de la PPO, de nombreuses municipalités retiennent nos services, mais certaines ont décidé de mettre sur pied leur propres effectifs policiers. Et, certains de ces services municipaux, en raison du développement récent des régions

SARSCÈNE :

Ménage du printemps

C'est le temps de l'année où le retour du soleil nous donne un coup de fouet et nous nous promettons de faire de l'ordre dans les placards et de ranger le garage pour pouvoir y garer la voiture. L'équipe de rédaction de SARSCÈNE a décidé qu'il est temps de faire le nettoyage de notre liste d'envoi, qui ne cesse d'allonger. C'est pour cette raison que nous avons besoin de votre aide. Laissez-nous savoir si vous désirez continuer à recevoir SARSCÈNE. Nous vous avons même simplifié cette tâche!

Pour que votre nom reste sur notre liste d'envoi, vous pouvez :

1. Remplir le formulaire ci-dessous et nous le retourner par télécopieur, au (613) 996-3746, ou par courrier.
 2. Nous envoyer un message électronique aux adresses qui suivent.
 3. Nous téléphoner aux numéros qui figurent en bas de page.
- Si nous n'avons pas de vos nouvelles d'ici le **31 août 2000**, votre nom sera rayé de notre liste d'envoi. À vous de jouer – veuillez à nous répondre sans tarder! ➡

Renseignements :

Jennifer Keane • Tél. (613) 996-3035 • Courriel : jkeane@sns.gc.ca
Lynn Tremblay • Tél. (613) 996-4737 • Courriel : ltremblay@sns.gc.ca

Numéro sans frais au Canada : 1 800 727-9414 Téléc. (613) 996-3746

Secrétariat national de recherche et sauvetage
Édifice Standard Life, 4^e étage
275, rue Slater, Ottawa (Ont.) K1A 0K2

☐ OUI! Je veux recevoir SARSCÈNE ☐ Veuillez rayer mon nom de votre liste d'envoi

Nom :

Organisme :

Adresse :

Ville :

Code postal :

Prov./État :

Tél. :

Téléc. :

Courriel :

TABLE DES MATIÈRES

SARSÇÈNE

Que souhaitez-vous voir à SARSÇÈNE 2000 ?

À la recherche de partenaires pour les prochains SARSÇÈNE

PROFIL

PP0

COMMUNICATIONS

CALENDRIER

ENCARTS

Formation

Calendrier

Encarts

Formation

Calendrier

Encarts

Formation

Calendrier

Encarts

Formation

Calendrier

Encarts

Que voulez-vous voir à SARSÇÈNE 2000 ?

SARSÇÈNE 2000 mettra en vedette l'assortiment habituel d'exposés pratiques et de conférences, un salon professionnel, les jeux de

C'est toujours un défi de mettre sur pied un programme intéressant pour les congressistes. Vous pouvez nous aider en nous

faissant savoir ce que vous voulez voir à Laval. Connaissez-vous quelqu'un qui serait un excellent conférencier ? Croyez-vous qu'un aspect particulier de la recherche et du sauvetage devrait être abordé ?

Écrivez-le nous savoir et nous ferons de notre mieux pour l'inclure au programme. SARSÇÈNE 2000 est une entreprise de coopération et de partenariat, alors prenez quelques minutes pour nous faire part de vos suggestions et de vos idées.

Envoyez nous votre toute information à :

Louise Pilon

Présidente du SNRS pour SARSÇÈNE 2000

Chef, Communications et marketing

Secrétariat national de recherche et de sauvetage

275, rue Slater, 4^e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Tél. : (613) 996-3746

Tél. : (613) 996-3746

Tél. : (613) 996-3746

Tél. : (613) 996-3746

Tél. : (613) 996-3746

Tél. : (613) 996-3746

Tél. : (613) 996-3746

Tél. : (613) 996-3746

À la recherche de partenaires pour les prochains SARSÇÈNE

Vous êtes-vous déjà demandé comment nous choisissons où se déroule SARSÇÈNE chaque année ? Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) a fixé des critères qui régissent la sélection de l'emplacement du congrès : la facilité d'accès de l'endroit, la disponibilité de salles de réunion et de chambres pour héberger les participants, etc.

Toutefois, il demeure que l'élément le plus important de la recette, c'est un partenaire ! Chaque année, le SNRS s'unit à un autre organisme pour tenir et planifier le congrès. Si vous pensez que l'emplacement revêt d'un congrès futur ne se trouve pas plus loin que votre « cour », nous vous invitons à prendre connaissance du calendrier ci-contre et à communiquer avec nous pour obtenir des renseignements sur les modalités de présentation d'une proposition.

Année

Région

Présentation des propositions

2002 Est 1^{er} juillet 2000

2003 Centre 1^{er} juillet 2001

2004 Ouest 1^{er} juillet 2002

2005 Est 1^{er} juillet 2003

2006 Centre 1^{er} juillet 2004

2007 Ouest 1^{er} juillet 2005

2008 Est 1^{er} juillet 2006

2009 Centre 1^{er} juillet 2007

2010 Ouest 1^{er} juillet 2008

2011 Est 1^{er} juillet 2009

2012 Centre 1^{er} juillet 2010

2013 Ouest 1^{er} juillet 2011

2014 Est 1^{er} juillet 2012

2015 Centre 1^{er} juillet 2013

2016 Ouest 1^{er} juillet 2014

2017 Est 1^{er} juillet 2015

2018 Centre 1^{er} juillet 2016

2019 Ouest 1^{er} juillet 2017

2020 Est 1^{er} juillet 2018

2021 Centre 1^{er} juillet 2019

2022 Ouest 1^{er} juillet 2020

2023 Est 1^{er} juillet 2021

2024 Centre 1^{er} juillet 2022

2025 Ouest 1^{er} juillet 2023

2026 Est 1^{er} juillet 2024

2027 Centre 1^{er} juillet 2025

2028 Ouest 1^{er} juillet 2026

2029 Est 1^{er} juillet 2027

2030 Centre 1^{er} juillet 2028

2031 Ouest 1^{er} juillet 2029

2032 Est 1^{er} juillet 2030

2033 Centre 1^{er} juillet 2031

2034 Ouest 1^{er} juillet 2032

2035 Est 1^{er} juillet 2033

2036 Centre 1^{er} juillet 2034

2037 Ouest 1^{er} juillet 2035

2038 Est 1^{er} juillet 2036

2039 Centre 1^{er} juillet 2037

2040 Ouest 1^{er} juillet 2038

2041 Est 1^{er} juillet 2039

2042 Centre 1^{er} juillet 2040

2043 Ouest 1^{er} juillet 2041

2044 Est 1^{er} juillet 2042

2045 Centre 1^{er} juillet 2043

2046 Ouest 1^{er} juillet 2044

2047 Est 1^{er} juillet 2045

2048 Centre 1^{er} juillet 2046

2049 Ouest 1^{er} juillet 2047

2050 Est 1^{er} juillet 2048

2051 Centre 1^{er} juillet 2049

2052 Ouest 1^{er} juillet 2050

2053 Est 1^{er} juillet 2051

2054 Centre 1^{er} juillet 2052

2055 Ouest 1^{er} juillet 2053

2056 Est 1^{er} juillet 2054

2057 Centre 1^{er} juillet 2055

2058 Ouest 1^{er} juillet 2056

2059 Est 1^{er} juillet 2057

2060 Centre 1^{er} juillet 2058

2061 Ouest 1^{er} juillet 2059

2062 Est 1^{er} juillet 2060

2063 Centre 1^{er} juillet 2061

2064 Ouest 1^{er} juillet 2062

2065 Est 1^{er} juillet 2063

2066 Centre 1^{er} juillet 2064

2067 Ouest 1^{er} juillet 2065

2068 Est 1^{er} juillet 2066

2069 Centre 1^{er} juillet 2067

2070 Ouest 1^{er} juillet 2068

2071 Est 1^{er} juillet 2069

2072 Centre 1^{er} juillet 2070

2073 Ouest 1^{er} juillet 2071

2074 Est 1^{er} juillet 2072

2075 Centre 1^{er} juillet 2073

2076 Ouest 1^{er} juillet 2074

2077 Est 1^{er} juillet 2075

2078 Centre 1^{er} juillet 2076

2079 Ouest 1^{er} juillet 2077

2080 Est 1^{er} juillet 2078

2081 Centre 1^{er} juillet 2079

2082 Ouest 1^{er} juillet 2080

2083 Est 1^{er} juillet 2081

2084 Centre 1^{er} juillet 2082

2085 Ouest 1^{er} juillet 2083

2086 Est 1^{er} juillet 2084

2087 Centre 1^{er} juillet 2085

2088 Ouest 1^{er} juillet 2086

2089 Est 1^{er} juillet 2087

2090 Centre 1^{er} juillet 2088

2091 Ouest 1^{er} juillet 2089

2092 Est 1^{er} juillet 2090

2093 Centre 1^{er} juillet 2091

2094 Ouest 1^{er} juillet 2092

2095 Est 1^{er} juillet 2093

2096 Centre 1^{er} juillet 2094

2097 Ouest 1^{er} juillet 2095

2098 Est 1^{er} juillet 2096

2099 Centre 1^{er} juillet 2097

2100 Ouest 1^{er} juillet 2098

2101 Est 1^{er} juillet 2099

2102 Centre 1^{er} juillet 2100

2103 Ouest 1^{er} juillet 2101

2104 Est 1^{er} juillet 2102

2105 Centre 1^{er} juillet 2103

2106 Ouest 1^{er} juillet 2104

2107 Est 1^{er} juillet 2105

2108 Centre 1^{er} juillet 2106

2109 Ouest 1^{er} juillet 2107

2110 Est 1^{er} juillet 2108

2111 Centre 1^{er} juillet 2109

2112 Ouest 1^{er} juillet 2110

2113 Est 1^{er} juillet 2111

2114 Centre 1^{er} juillet 2112

2115 Ouest 1^{er} juillet 2113

2116 Est 1^{er} juillet 2114

2117 Centre 1^{er} juillet 2115

2118 Ouest 1^{er} juillet 2116

2119 Est 1^{er} juillet 2117

2120 Centre 1^{er} juillet 2118

2121 Ouest 1^{er} juillet 2119

2122 Est 1^{er} juillet 2120

2123 Centre 1^{er} juillet 2121

2124 Ouest 1^{er} juillet 2122

2125 Est 1^{er} juillet 2123

2126 Centre 1^{er} juillet 2124

2127 Ouest 1^{er} juillet 2125

2128 Est 1^{er} juillet 2126

2129 Centre 1^{er} juillet 2127

2130 Ouest 1^{er} juillet 2128

2131 Est 1^{er} juillet 2129

2132 Centre 1^{er} juillet 2130

2133 Ouest 1^{er} juillet 2131

2134 Est 1^{er} juillet 2132

2135 Centre 1^{er} juillet 2133

2136 Ouest 1^{er} juillet 2134

2137 Est 1^{er} juillet 2135

2138 Centre 1^{er} juillet 2136

2139 Ouest 1^{er} juillet 2137

2140 Est 1^{er} juillet 2138

2141 Centre 1^{er} juillet 2139

2142 Ouest 1^{er} juillet 2140

2143 Est 1^{er} juillet 2141

2144 Centre 1^{er} juillet 2142

2145 Ouest 1^{er} juillet 2143

2146 Est 1^{er} juillet 2144

2147 Centre 1^{er} juillet 2145

2148 Ouest 1^{er} juillet 2146

2149 Est 1^{er} juillet 2147

2150 Centre 1^{er} juillet 2148

2151 Ouest 1^{er} juillet 2149

2152 Est 1^{er} juillet 2150

2153 Centre 1^{er} juillet 2151

2154 Ouest 1^{er} juillet 2152

2155 Est 1^{er} juillet 2153

2156 Centre 1^{er} juillet 2154

2157 Ouest 1^{er} juillet 2155

2158 Est 1^{er} juillet 2156

2159 Centre 1^{er} juillet 2157

2160 Ouest 1^{er} juillet 2158

2161 Est 1^{er} juillet 2159

2162 Centre 1^{er} juillet 2160

2163 Ouest 1^{er} juillet 2161

2164 Est 1^{er} juillet 2162

2165 Centre 1^{er} juillet 2163

2166 Ouest 1^{er} juillet 2164

2167 Est 1^{er} juillet 2165

2168 Centre 1^{er} juillet 2166

2169 Ouest 1^{er} juillet 2167

2170 Est 1^{er} juillet 2168

2171 Centre 1^{er} juillet 2169

2172 Ouest 1^{er} juillet 2170

2173 Est 1^{er} juillet 2171

2174 Centre 1^{er} juillet 2172

2175 Ouest 1^{er} juillet 2173

2176 Est 1^{er} juillet 2174

2177 Centre 1^{er} juillet 2175

2178 Ouest 1^{er} juillet 2176

2179 Est 1^{er} juillet 2177

2180 Centre 1^{er} juillet 2178

2181 Ouest 1^{er} juillet 2179

2182 Est 1^{er} juillet 2180

2183 Centre 1^{er} juillet 2181

2184 Ouest 1^{er} juillet 2182

2185 Est 1^{er} juillet 2183

2186 Centre 1^{er} juillet 2184

</

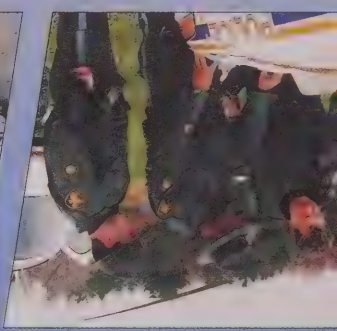
Volume 9, numéro 2

SARSCÈNE

Printemps 2000

DANS CE NUMÉRO

Police provinciale de l'Ontario
Bureau de gestion
des services d'urgence



Conseils sur les échanges
avec les médias

Regard sur SARSCÈNE 2000



Canada

Secrétariat national
National Search and
Rescue Secretariat



POSTES CANADA
CANADA POST



Port payé

02282526-98
Ottawa, Ontario K1A 0K2

CAI
NS
- 516

Your Canadian Search and Rescue Magazine

Government
Publications

SAR SCENE

Winter 2000 Volume 9, number 3

ISSUE FEATURES



Avalanches in
Newfoundland
and Labrador



Canadian
Avalanche
Association

Building your
SAR Library



Canadian Avalanche
Rescue Dogs

Hypothermia Quiz

Canada



National Search and
Rescue Secretariat

Secrétariat national
Recherche et sauvetage



CANADA



POSTES

POST

CANADA

Postage paid
Publications
Mail

Port payé
Poste-
publications

1713825

TABLE OF CONTENTS

SARSCENE 2000

- What Do You Want to See at SARSCENE 2000?....2
In Search of Partners for Upcoming
SARSCENE Workshops.....2

TRAINING

- Hypothermia Quiz.....3
Answers to Quiz.....11

AVALANCHE

- Avalanches on the Rock.....4
Trudeau Support CAA.....6
Canadian Avalanche Rescue Dog Association.....6
Factors Contributing to Avalanche Accidents.....8

PREVENTION

- New Funding for Injury Prevention.....9

SARSCENE PROFILE

- The Volunteer Group
Sauvage Canada Rescue.....10

SARSCENE LIBRARY

- SAR When Disaster Strikes.....12
Basic Ground SAR in Canada.....12
Will Anyone Search for Danny.....13

UPCOMING EVENTS.....14

INSERTS

- SARSCENE 2000 Workshop Registration
SARSCENE Games 2000 Registration
Outstanding SAR Achievement Awards Program

SARSCENE

SARSCENE is published quarterly by the National Search and Rescue Secretariat. Editing, translation and revision by PMF Editorial Services Inc. Design and production by Shoreline Communications. Printed by Gilmore Printing Services Inc.

Photos provided courtesy of: p.2, Laval Tourisme; p.4-5, Canadian Avalanche Centre; p.8, Canadian Avalanche Association; p.9, Smartrisk Foundation; p.10-11, Sauvage Canada Rescue; p.12, Scholastic, Wayne Merry; p.13, Flanker Press Ltd

Opinions and facts printed in the newsletter are those of the individual contributors and do not necessarily reflect the opinions or policies of the Secretariat. All enquiries should be addressed to:

SARSCENE

Phone: (613) 996-3035 or 1-800-727-9414
Fax: (613) 996-3746
Internet: jreaney@nss.gc.ca or <http://www.nss.gc.ca>

Editor: Louise Pilloud

Issue Editor: Jennifer Reaney

Comm. Officer: Isabelle Beaumont-Frenette

Co-op Student: Yvonne Lam

Advertising Enquiries: Jennifer Reaney (613) 996-3035

National Search and Rescue Secretariat

Standard Life Building

275 Slater Street, 4th Floor

Ottawa, Ontario K1A 0K2

ISSN 1183-5036



What Do You Want to See at SARSCENE 2000?

SARSCENE 2000 will feature the usual mix of hands-on presentations, lectures, a trade show, the SARSCENE Games and demonstrations.

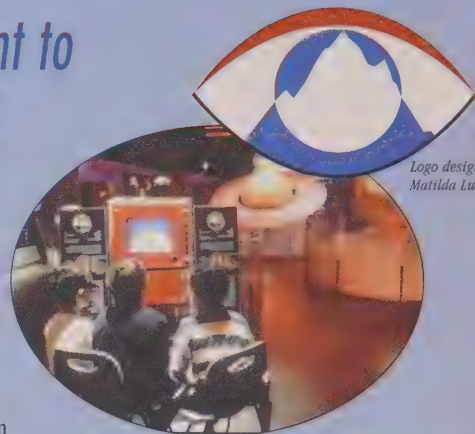
Trying to create an exciting program for workshop participants is always a challenge. You can help us by letting us know what information you would like to see in Laval. Do you know someone who would make a great speaker? Is there a particular aspect of search and rescue you think needs addressing? Let us know and we'll do our best to include your input in our program.

SARSCENE 2000 is all about co-operation and partnership, so take a few minutes to share your suggestions and ideas! —

Send suggestions to:

Louise Pilloud,
SARSCENE 2000 NSS chair
Chief Client Services
National Search and Rescue Secretariat
275 Slater Street, 4th floor
Ottawa ON K1A 0K2
Tel: (613) 996-2642 or 1 800 727-9414
Fax: (613) 996-3746
E-Mail: louisep@nss.gc.ca

Jennifer Reaney, NSS
Marketing and Communications Officer
National Search and Rescue Secretariat
275 Slater Street, 4th floor
Ottawa ON K1A 0K2
Tel: (613) 996-2642 or 1 800 727-9414
Fax: (613) 996-3746
E-Mail: jreaney@nss.gc.ca



Logo design
Matilda Lu

The Cosmodome is just one of the attractions in Laval, Quebec.

In Search of Partners for Upcoming SARSCENE Workshops

Have you ever wondered how we decide where SARSCENE workshops will be held? The National Search and Rescue Secretariat has criteria which need to be met for each workshop including the ease of transportation, and the availability of meeting space and accommodation.

The most important element of all is a partner! Each year we partner with a local volunteer organization to host and plan the workshop. If you think your area would be an appropriate venue for a future workshop, please take note of the schedule and contact us for information on how to submit a proposal. —

For more information or to send a submission, please contact:

Louise Pilloud, Chief Client Services
National Search and Rescue Secretariat
275 Slater Street, 4th Floor
Ottawa ON K1A 0K2
Tel: (613) 996-2642 or 1 800 727-9414
Fax: (613) 996-3746
E-Mail: louisep@nss.gc.ca

YEAR	REGION	DEADLINE SUBMISSION
2002	East	1 July, 2000
2003	Central	1 July, 2001
2004	West	1 July, 2002

Please note that the schedule for Future SARSCENES printed in the Spring 99 issue contained an error in the dates.

1. Hypothermia is classed as any core temperature (degrees Celsius) less than:
a. 25 c. 32
b. 35 d. 38
2. The most common way we lose heat from our bodies is via:
a. convection d. evaporation
b. conduction e. all of the above
c. radiation
3. Based on findings, this patient appears to be in:
a. mild hypothermia
b. moderate hypothermia
c. severe hypothermia
4. Systemic hypothermia occurs when:
a. the body fails to re-warm itself
b. core temperature falls below 35°
c. shivering and shaking ceases
d. patient becomes unconscious
5. _____ is the initial response to conserve core heat:
a. shaking
b. peripheral vasoconstriction
c. decreased level of consciousness
d. increased heart rate
6. What percentage of body heat is generated by muscle contraction:
a. 25 % c. 50 %
b. 40 % d. 80 %
7. Muscle shaking and shivering ceases due to:
a. oxygen deficit within the tissue
b. depleted glucose/glycogen stores
c. decreased blood flow due to vasoconstriction
d. excess amounts of lactic acid in the muscle fibres
8. This region of the brain helps to regulate the body's temperature:
a. hypothalamus c. pons
b. medulla d. cerebellum
9. Secondary to hypothermia, you have also found that this patient is suffering from:
a. frost nip
b. superficial frostbite
c. deep frostbite
10. Proper care of this injury would include:
a. lowering the extremity
b. encouraging the patient to move the affected area as much as possible to encourage circulation
c. elevating the extremity and preventing further damage or heat loss
d. vigorously rubbing and re-warming the site
11. For this patient, the most appropriate care would be:
a. rapid but gentle transport, warm sponge bath en route and high flow oxygen
b. rapid but gentle transport, warmed high flow oxygen avoiding aggressive rewarming (in the prehospital environment), prevent further heat loss and monitor vital signs
c. provide warm coffee to the patient, remove all clothing and aggressively rewarm
d. warm the patient on scene then transport
12. Cardiac and/or respiratory arrest are common as core temperature approaches ____ degrees Celsius:
a. 15 c. 30.5
b. 20 d. 18.4
13. _____ is known as the most common cause of death in hypothermic patients:
a. CNS (central nervous system) depression
b. ventricular fibrillation
c. pulmonary edema
d. seizure
14. Which of the following patients will usually become hypothermic the fastest:
a. A 45-year-old
b. A 14-year-old
c. An 85-year-old
d. all are equally susceptible

Reprinted with permission from:
December 1999/ January 2000 issue of
Canadian Emergency News
P.O. Box 68010 28 Crowfoot RPW
Calgary AB T3G 3N8
E-mail: cen@emsnews.com
Web site: <http://www.emsnews.com>

Avalanches on The Rock

Pop quiz: What's the most deadly natural hazard in Newfoundland?

If you guessed avalanches you must have taken a course offered by the Eastern Canada Avalanche Project. In the early 1990s, Drs. Martin Batterson, David Liverman et al. of the Newfoundland Geological Survey (NGS) were researching natural hazards data and were surprised to discover that snow avalanches were the most deadly natural hazard in the province. To date, their research has documented 28 avalanche events that killed 34 people and injured 21 others. Surprisingly, 21 of these victims were killed when avalanches destroyed their homes.

The NGS contacted Alan Dennis at the Canadian Avalanche Centre (CAC) to learn more about avalanche phenomena and safety programs. In the fall of 1996, at the SARSCENE workshop in Halifax, Nova Scotia, Dr. Liverman met with CAC representative Phil Hein to discuss how to reduce avalanche hazards in Newfoundland. As a result of this meeting came sponsorship from Parks Canada for a New SAR Initiatives Fund (NIF) project from the National Search and Rescue Secretariat (NSS), and the Eastern Canada Avalanche Project (ECAP) was born.



Snowboarder conducting a hand block test — Blowmedon Mountains, NFLD

In the spring of 1998, the CAC contracted Clair Israelson and Susan Hairsine to develop and manage the project promoting avalanche awareness, training and avalanche hazard mitigation in Newfoundland. A steering committee comprising Bruce Jamieson, Phil Hein and Evan Manners worked with Clair and Susan to finalize ECAP goals. They agreed on the following activities for the project:

- Document avalanche incidents and the weather events that caused them.
- Facilitate development of avalanche knowledge among professional staff at NGS.

- Conduct avalanche training programs to educate skiers, snowmobilers, SAR personnel and other recreationalists and develop local teachers in the growing recreational/adventure guiding sector for future training in Newfoundland.
- Develop partnerships and create a permanent repository of avalanche safety training and reference material and links to the CAC.
- Deliver presentations and develop publications to increase awareness of the snow avalanche problems in Newfoundland.





Left: Snowmobilers evaluating avalanche terrain, Lewis Hills, NFLD

Phil began discussing avalanches in Newfoundland. One student finally said, "We don't have avalanches in Newfoundland. Avalanches are huge events that crash down mountains in the European Alps. Here in Newfoundland, we've got snow slides, sometimes lots of snow slides."

During these three courses, the CAC instructors selected four candidates as potential future avalanche course instructors. In the winter of 2000, three of these candidates will take a Canadian Avalanche Association Level I course and one will take the Level II course in Western Canada. They will then act as instructors-in-training for courses to be held later this winter in Newfoundland.

As is often the problem with any great idea, funding can be an obstacle. While the project has been well received by the recreational guiding community, some municipalities have been less enthusiastic, not wanting to know how much implementation will cost them.

The ECAP project was presented to a wide Newfoundland audience at SARSCENE '99 in St. John's, Newfoundland. The project will end in March 2000 and its organizers hope that their efforts will help reduce the number of avalanche fatalities in Newfoundland. ■

*Clair Israelson and Susan Hairsine, ECAP
For more information, contact:*

*Clair Israelson
P.O. Box 1593, Banff AB T0L 0C0
Tel. (403) 760-2520
E-mail: mtmngmt@telusplanet.net*

- Produce a report describing ECAP programming elements delivered, methods used and lessons learned.
- During the winter of 1998/99, Clair Israelson, Phil Hein and Randy Stevens offered a course for snowmobilers and

two courses for skiers, snowboarders and SAR personnel. The first lesson learned was that Newfoundland culture is strong, and Western Canadian ideas aren't always appropriate there! During the introduction to the first course, students looked puzzled when



GET IT IN GEAR!

at Mountain Equipment Co-op
Commercial Sales equipment for search and rescue groups and other organizations



Specializing in wilderness search and rescue equipment, high angle rescue equipment and ropes, and clothing for any conditions.

To receive a catalogue:
Call in North America
1-800-661-7399
International or Local
604-876-8650
Fax in North America
1-800-722-1960
International or Local
604-876-6590
Online at www.mec.ca
Service en Français disponible

Trudeaus Support Canadian Avalanche Association



The Canadian Avalanche Association (CAA), with the support of Margaret Trudeau and her eldest son Justin, has launched an awareness campaign designed to decrease the loss of life due to avalanches.

Following the death of her son Michel in an avalanche in November 1998, Margaret Trudeau has become a founding Director of the Canadian Avalanche Foundation. "My sincerest hope is that no mother, no family will have to go through what our family has gone through this past year," said Ms. Trudeau. "I want people to become educated about the risks and learn how to protect themselves effectively."

Over the last 15 years, the average annual number of deaths in Canada from avalanche-related accidents has risen

from nine to a high of 22. In the same period, the popularity of backcountry recreation activities has increased dramatically, as has the sophistication of outdoor recreation equipment. The result, says Richard Rotteveel of the CAA, is that access to recreation areas has been made easier and better skis, snowboards and outerwear have made winter sports more enticing.

"Despite improved equipment, we're still finding that backcountry recreation enthusiasts often participate in activities in avalanche terrain without proper safety tools such as a transceiver, shovel and probe," said Rotteveel. "Just as you check highway conditions before you set off on a road trip, skiers, snowmobilers, snowboarders — everyone — should be checking snow conditions before venturing out on the slopes."

Ms. Trudeau is working to deliver the safety message to Canadians through public events and fund-raising efforts to maintain and expand the CAA's public safety bulletin at www.avalanche.ca. The bulletin provides updates on snow condi-

tions in British Columbia and Alberta, in addition to information on avalanche courses, resource materials and safety information.

Justin Trudeau, a high school teacher and avid snowboarder, has committed himself to educating youth on the importance of avalanche safety. Justin recently completed the CAA's Avalanche Level I course which includes snow science, snow evaluation and rescue training. "Young people will always try to push the limits. It's what they do. As educators, we need to help them acquire the tools to make the right decisions for themselves and be prepared if danger strikes," says Trudeau.

As with any awareness campaign, raising funds is a major issue. The CAA has enrolled corporate partners such as Columbia Brewery, Mountain Equipment Co-op and Survival on Snow to help fund special events and programs designed to educate recreationists about the safe enjoyment of the outdoors. —

For more information about avalanche safety, please visit www.avalanche.ca

Canadian Avalanche Rescue Dog Association

"The search dog is not simply an animal, he is special, the best friend of the master and in general terms, a friend of all persons. Therefore, he must be treated as such; he must be cared for and trained."

Avalanches are an unavoidable hazard of the mountains of Canada and, unfortunately, too many people die each year as the result of avalanche incidents. Consequently, volunteer avalanche search and rescue dog teams are a valuable resource for saving lives. In Europe, these teams have been used for over 50 years with live recoveries to their credit on an annual basis.

In British Columbia and Alberta, various RCMP canine units trained in

avalanche rescue provide this search and rescue service. RCMP units, however, are generally located in more urban areas and because of this, as well as their limited numbers and law enforcement responsibilities, local volunteers dedicated to avalanche rescues are a valuable asset.

The dog teams can search an area of approximately one hectare (2.5 acres) in 30 minutes for a coarse search and one to two hours for a fine search. In comparison, a probe line would take four hours for a coarse search and 20 hours for a fine search.

The Canadian Avalanche Rescue Dog Association (CARDA) was founded in 1978. Its volunteers must pass an intensive training program, initially patterned

after the German Berghwacht dog program. A certification standard was developed in conjunction with the RCMP, Parks Canada Agency and British Columbia's Provincial Emergency Program (P.E.P.). CARDA presently maintains an exchange program with the Berghwacht, with each organization participating in yearly training courses.

CARDA currently has 23 certified teams established in British Columbia, Alberta and the Yukon, and it has eight teams in training.

What does CARDA look for in a potential avalanche SAR dog and handler team?

- Dog must have high intelligence, thick coat, stamina, natural retrieving and searching instincts.

- Dog must be at least 12 months old and be able to respond to basic obedience commands and hand signals.
- Handler must be registered with P.E.P., be an active member of a local SAR team, hold a valid Standard First Aid Certificate and minimum CAA Level I Avalanche Certificate.
- Handler must also be skilled in mountaineering and be a strong backcountry skier.

Dog teams generally train for two years before they are ready for certification, and year round training helps keep the team sharp. Summer training may consist of wilderness searching, tracking, agility and regular obedience training sessions. Handlers are tested by Parks Canada Agency alpine specialists or by a member of the Association of Canadian Mountain Guides (ACMG) guiding community. The RCMP Police Dog Service evaluates the dogs.

Once certified, CARDA teams provide their services to the RCMP and P.E.P. on request. Many of CARDA's teams are in place in various ski areas, heli and cat skiing operations and various towns in the mountainous regions of Western Canada. Some members also have training as advanced medical technicians and avalanche forecasters. ■

Courtesy of Canadian Avalanche Rescue Dog Association

Engineered for Better Writing

Snowbirds Space Pen

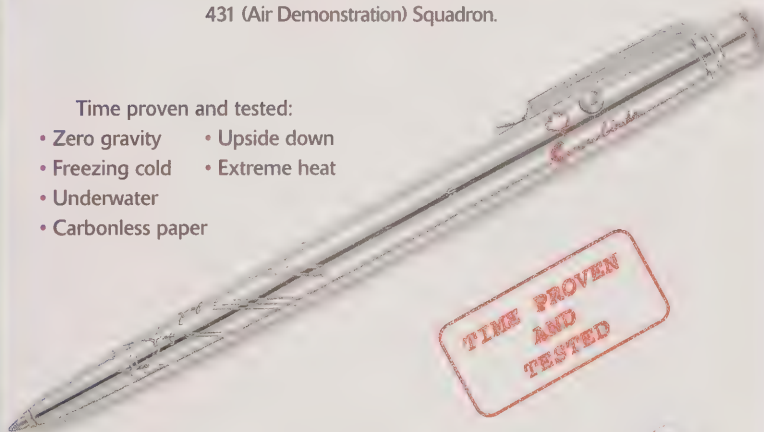


The Official Pen of the Snowbirds

Created to meet the demanding requirements
of Canada's world famous
431 (Air Demonstration) Squadron.

Time proven and tested:

- Zero gravity
- Upside down
- Freezing cold
- Extreme heat
- Underwater
- Carbonless paper



Sealed - Pressurized Ink Cartridge



Stainless steel precision-machined socket prevents leaks and oozing, yet delivers instant uniform ink flow

Ultra-hard tungsten carbide ball

Sliding float separates ink from pressurized nitrogen gas

Gas plug

Thixotropic ink in a hermetically sealed and pressurized reservoir writes three times longer

Ink will not dry out for over one hundred years! Writes under water or over grease at temperatures of -46°C (-50°F) to +122°C (+250°F)



Top performance and reliability anywhere in the universe!

1-888-Space-50

(1-888-772-2350)

Fax: (905) 713-1690

Email: sales@matte.ca

Web Site: www.matte.ca



Ask about our
Space Pen catalogue!

Matte

www.matte.ca

©1999 Matte Industries Inc.
Designed and Distributed by Matte
under License from the Snowbirds

Factors Contributing to Avalanche Accidents

FROM AVALANCHE ACCIDENTS IN CANADA VOLUME 4: 1984-1996

Trip preparation, recognizing avalanche terrain and assessing snow stability can reduce the chances of being caught in an avalanche and may increase the odds for survival. The basics of these skills can be learned through avalanche awareness courses or by traveling with experienced people.

TRIP PREPARATION

By seeking information from maps, guidebooks, information centres and from people familiar with a specific area, recreationists can plan alternate routes for poor weather and for unexpected avalanche conditions. Increasingly, snow stability information is available for more mountain areas of Western

Canada through recorded telephone messages, posted notices at information centres or stores and over computer networks.

HUMAN FACTORS

Most backcountry travellers prefer to travel in informal groups without a designated leader. In such groups, decision making may suffer. The group should get together for important decisions about stability and the choice of route.

Sometimes a quiet voice asking "But why do we think that slope is stable?" can prompt a careful re-assessment of the snow and result in a good decision. Involving less experienced people in route selection and stability assessment contributes to the experience of every person in the group which will pay off in subsequent trips. Some people get so focussed on reaching a certain point that they'll want to continue even after learning of unfavourable conditions. If we find ourselves thinking "It won't happen to me" or "It's probably okay to cross this slope" our safety margin is too thin. The snowpack continues to surprise even the most experienced people.

TERRAIN AND ROUTE SELECTION

This is often a subtle art learned over many years. Accidents show that some

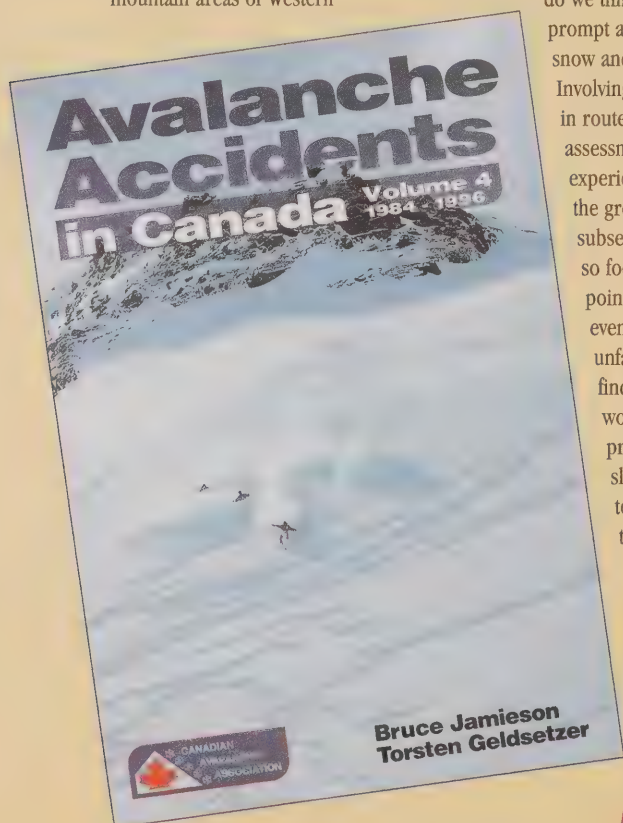
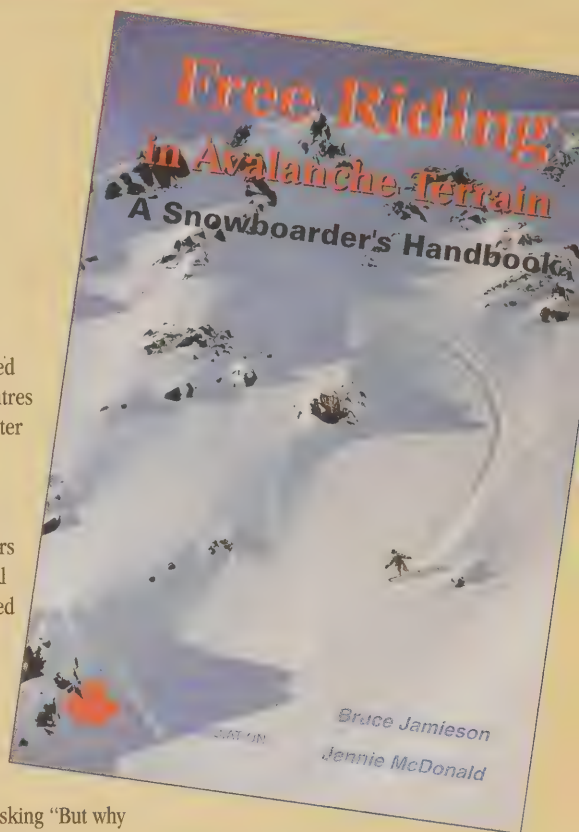
backcountry users do not know or choose to ignore the basics of terrain evaluation. Some enter gullies or large slopes capable of producing size 3 avalanches when they know the snow is unstable. Terrain traps increase the risk of injury or deep burial and decrease the chance of survival.

SAFETY MEASURES

Some safety measures, such as crossing possibly unstable slopes one at a time or well spaced out, reduce the likelihood of being caught by an avalanche. Others, such as wearing transceivers or removing ski-pole straps tend to reduce the consequences of being buried.

SNOWPACK

Some accidents happen when people fail to recognize unstable snow conditions or heed the warning signs. These range from obvious indications such as recent fresh avalanches to thin hard-to-find weak layers of recently deposited snow crystals. Most of the slabs that cause accidents are



released by much older weak layers of faceted crystals or surface hoar. Such layers can remain sensitive to human triggering after being buried for weeks. Although occasionally misleading, field tests such as profiles and Rutschblock tests are usually helpful in finding weak layers and assessing snow stability.

WEATHER

Heavy snowfall, rain, drifting snow or warming, especially towards 0 Celsius are all signs of avalanche danger. Some groups note these signs but do not alter their route to avoid or minimize danger. Poor visibility or whiteouts make it difficult to keep the group together and select safe routes.

SEARCH AND RESCUE

Since about 50 per cent of buried avalanche victims die within 30 minutes, the odds of finding a person alive are poor if the surviving members of the accident party go out to get help. Parties need to be equipped with transceivers, shovels and probes and know how to use them. —

Reprinted courtesy of the Canadian Avalanche Association
P.O. Box 2759
Revelstoke BC V0E 2S0
Tel.: (250) 837-2435
Fax: (250) 837-4624
Voice Bulletins 1 800 667-1105

New Funding for Injury Prevention

On 13 December 1999, the Minister of Health and Long-term Care for Ontario, the Hon. Elizabeth Witmer, announced that the SMARTRISK foundation would be receiving \$5 million over a five-year period to help reduce unintentional injuries.

This announcement was made after the release of the study, *The Economic Burden of Unintentional Injury in Ontario*. A previous study revealed that injuries are the leading cause of death among Canadians ages 1 to 44. In 1996, 2,844 Ontarians lost their lives as a result of an unintentional injury, 43,382 people were admitted to hospitals and over 690,000 were injured. The financial cost to the province for unintentional and preventable injuries, such as falls, car crashes, drowning, suffocation and pedestrian injuries, was \$2.9 billion.



Dr. Robert Conn, President and founder of SMARTRISK.



SMARTRISK, in conjunction with other organizations, will use the funding to develop an injury prevention strategy for

Ontario, focussing on research, information sharing, program support, development and marketing. Their aim is to increase not only research on, and implementation of, injury prevention strategies for high-risk groups at the community level, but also development of innovative

educational and marketing campaigns to increase public awareness.

The new funding will help SMARTRISK continue bringing injury prevention into the foreground. The SMARTRISK mission is to help people understand that such injuries aren't accidents and that they are predictable and preventable. Since 1995, the organization has been educating the public about risks in everyday life as well as helping them manage, minimize and eliminate such risks, through educational programs like HEROES, SnowSmart and the Stupid Line Campaign.

Dr. Robert Conn, president and founder of SMARTRISK, stated, "We are thrilled with the government's commitment to injury prevention. With this new partnership, we will not only reduce this economic burden on taxpayers, but more importantly, will help to reduce the human suffering and pain caused by preventable injuries." —

*Yvonne Lam, Co-op Student
Simon Fraser University*

BADEN K9 TACTICAL SCHOOLS

www.badenk9.com
Training for government and civilian clientele.
Training offered in scent recovery and SAR at the most intensive training facility in the world.
Courses offered in rappelling (25 & 60 foot towers),
Confidence and team building, with your K9.
Manmade & natural disaster recovery.
Map reading skills.



All aspects of SAR covered. Different levels available, as well as customized courses.
On-site barracks & classroom.

PHONE
(905) 562-3095

E-MAIL
www.badenk9@vaxxine.com

FAX
(905) 562-4242

The Volunteer Group Sauvetage Canada Rescue

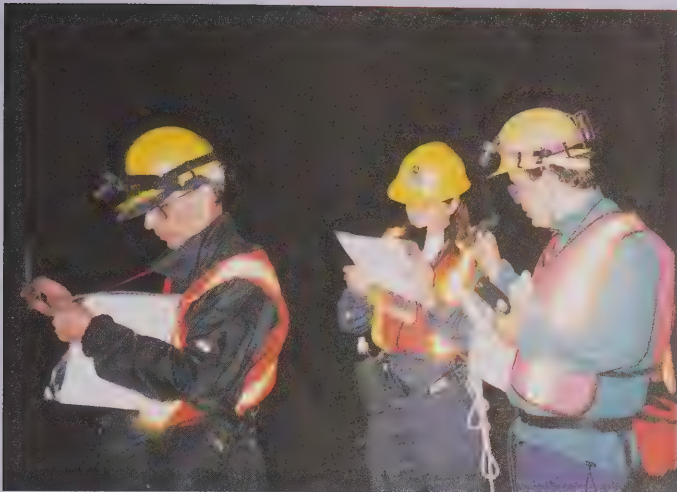
The volunteer group Sauvetage Canada Rescue (SCR), founded in 1975, is a registered not-for-profit organization. Created out of need to provide support and training to volunteer search and rescue (SAR) groups in the province of Quebec, SCR is actively involved in providing assistance to authorities in emergency and disaster situations, such as searches for lost persons, floods and the ice storm of '98. This multi-disciplinary volunteer group cross trains its members for both urban and wilderness SAR, and it also has canine teams. Aside from responding to the community in times of need, members of the organization also provide preven-

tion and first aid during various public or sporting events.

Since its creation SCR has been an active member of the SAR community. The organization has been involved in professional training for police, fire, ambulance, municipal and Canadian Coast Guard Rescue personnel. As well, it has organized courses, workshops and exercises for volunteer groups in a wide variety of subjects and skill levels. Among its long list of



accomplishments, SCR has been a strong advocate of using volunteers in emergency response situations. The SCR and the National Search and Rescue Secretariat promoted the idea of establishing a national volunteer association for SAR, introduced canine water search in Canada and are currently assisting the Sûreté du Québec to establish a structure for SAR volunteers in Quebec.



Today, there are over 400 volunteer members in the organization with voting members in Ontario and Alberta and an office in British Columbia. SCR is the National Search and Rescue Secretariat's co-host for the ninth annual SARSCENE workshop in Laval, Quebec, taking place on 11-15 October 2000. ■

*Yvonne Lam, Co-op Student
Simon Fraser University*

Getting to SARSCENE

AIR CANADA

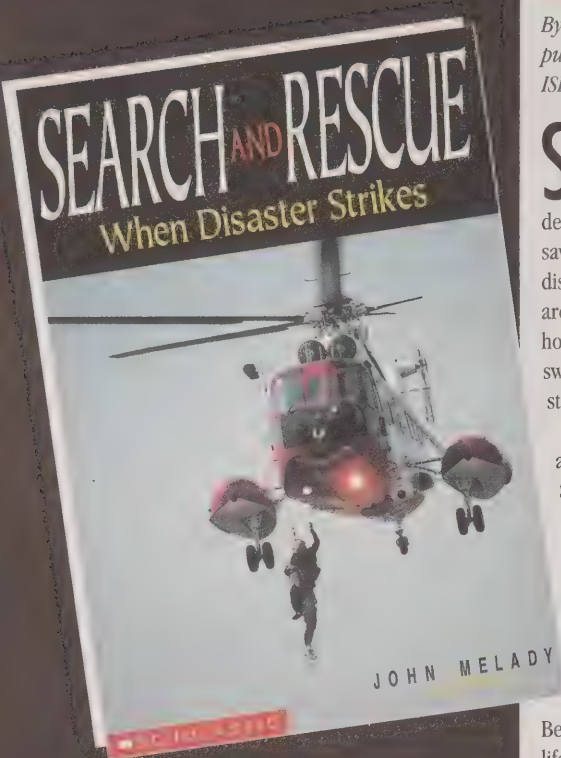
The National Search and Rescue Secretariat and Air Canada have teamed up to offer you great savings on air travel to Montreal, Quebec. Special reduced fares have been negotiated for SARSCENE 2000 attendees with Air Canada. Deals include:

- Special convention rates for travel within North America, Caribbean, Europe, Asia and Middle East. For travel within Canada five to 35 per cent off published fares, USA five to 15 per cent and Europe ten per cent.
- Savings of up to 35 per cent off full hospitality class fares or five per cent off regularly low published excursion fares.
- Early Bird savings bonus to and from the United States- an additional five per cent off all Air Canada published fares.
- 25 per cent off Air Canada cargo.

To book flights, please call Air Canada at 1 800 361-7585 or (514) 393-9494 or contact your travel agent. Please remember to mention the SARSCENE 2000 event number CV000767 when booking your flight and ensure that the event number appears on the tour code box of your ticket. ■

Answers to Hypothermia Quiz

1. b
2. e
3. b Moderate hypothermia is classified as core temperatures between 27° and 32° Celsius. Absence of muscle contraction, decreased cardiac and respiratory output, and decreased level of consciousness are all classic symptoms.
4. a Systemic hypothermia occurs when the body can no longer generate heat by its own means (circulation and movement)
5. b Peripheral vasoconstriction occurs as the body attempts to shunt blood to central organs vital to survival and limit the flow of cooled blood from peripheral regions.
6. a
7. b Constant contraction of muscle fibres exhausts the supplies of energy which are vital for adequate function.
8. a
9. a Fluid in the dermal layers freezes and hardens due to prolonged exposure. Deeper layers of connective tissue and muscle are still unharmed, at this point, and remain soft.
10. c Elevation and prevention of further heat loss reduces swelling until the area can be properly rewarmed. Refreezing remains a primary concern to the provider.
11. b Gentle transport is vital to ensure little workload on the already irritable myocardium, provide high flow oxygen (warmed if possible) and it is equally important to reduce the chances of further heat loss during transport.
12. b
13. b Circulation of cooled blood through the chamber and tissue of the heart makes it susceptible to failure and prone to lethal arrhythmia such as VF or VT (ventricular fibrillation or ventricular tachycardia).
14. c The muscles of our bodies are the primary source of heat generation and regulation. As we grow older our muscles tire and become smaller, thus lacking the ability to adequately regulate and generate heat.

**SEARCH AND RESCUE: WHEN DISASTER STRIKES**

By John Melady,
published by Scholastic
ISBN 0-590-51567-5

Search and Rescue: When Disaster Strikes pays tribute to the Canadian and American SAR teams whose determination and courage continue to save victims of technological and natural disasters. John Melady's 13 short accounts are being marketed to young readers; however, more mature readers can be swept up by the drama of these exciting stories.

Melady wisely capitalizes on first-hand accounts from disaster survivors and the SAR Techs who saved them. He records their raw, vivid descriptions directly onto the page. He also provides a glossary, as well as over 35 photos, that all readers will find interesting.

Melady focusses on the life-threatening events and reactions which they elicit from victims and rescuers. Because of this approach, stories in which life is lost, despite the heroic efforts of SAR Tech Crews, seem to end abruptly.

Melady's tone, however, is always respectful and somber when reporting fatalities.

Search and Rescue: When Disaster Strikes offers readers living, breathing heroes. "Plunge into Darkness" is one of Melady's most captivating accounts. It describes SAR Techs from across Canada working together for over 40 grueling hours in a blinding snowstorm to save victims of the Hercules 322. This aircraft is familiar to some as "Boxtop 22." The incredible true story of its catastrophic crash, which occurred on Ellesmere Island in 1991, continues to captivate readers nearly 10 years after the event. Accounts like "Plunge into Darkness" and "The Bottomless Pit," which describes the 1971 landslide in St. Jean Vianney, Quebec, have historic as well as dramatic value in Canada.

John Melady's *Search and Rescue: When Disaster Strikes* presents chilling events and hardworking heroes. The appeal of both is hard to resist.

Cecelia Taylor
Junior Communications Officer, NSS

BASIC GROUND SEARCH AND RESCUE IN CANADA: A HOME STUDY GUIDE

By Wayne Merry
ISBN 0-9685089-0-1

Anyone who reads Wayne Merry's *Basic Ground Search and Rescue in Canada: A Home Study Guide* can understand why this book is being received so enthusiastically. Merry provides interesting, practical and relevant information on the most effective, modern search techniques. His writing style is straightforward and easy to read. His theories on SAR techniques are convincing because they are a combination of common sense, hands-on experience and findings from modern research methods.

Merry never presumes that his book is more than a basic beginners guide. Whether he is describing the responsibilities of search managers, a quick reconnaissance, or tracking procedures, he always stresses that all SAR knowledge and

skills require more in-depth training than *Basic Ground Search and Rescue in Canada* provides. At the back of the guide, he lists references for further study. And he clearly states that field training is the only way to develop most dependable, valuable SAR skills.

Nevertheless, Merry presents his theory summaries with authority. He emphasizes the efficiency and value of modern search techniques over the older grid search methods. According to Merry, grid searches are thorough, but they should be used only as a last resort because they consume too much valuable time. In parts 1 and 2, Merry keeps returning to the following statistic: 50 per cent of lost persons who die, die within 24 hours of the point last seen (PLS). Merry admits that this statistic is taken from a New York and Washington State study,



but he believes that Canadian statistics would be comparable. Therefore, the key to effective searches has become a quick response time. Merry repeatedly stresses that "a rapid response is critical, especially in hostile environments" (Merry, p. 8). All of his lessons focus on the importance of quickly locating and evacuating the lost person alive.

Merry's approach to SAR is always practical. Volunteers going through this guide will learn that although SAR members must always respond quickly for the sake of the victim, they must never respond in a manner that puts their own safety at risk. Furthermore, volunteers should never make SAR crews appear unprofessional. Merry is meticulous about protocol. He reminds readers that proper SAR procedure can do more than save a lost person: following procedure can allow SAR members to aid in a legal investigation, not become the object of one.

The guide is separated into four parts. Each section builds on the information presented in the previous ones. Merry begins by describing a typical search in Part 1, and moves on to summarize modern ground search techniques in Part 2. Parts 3 and 4 discuss further the specific mechanical, safety and interpersonal skills that members of SAR crews must have and develop. Merry uses graphs, charts, diagrams, articles and case studies to express the theories clearly. Each chapter closes with a small test, and readers can check their answers against the key provided at the back of the book. After completing the quiz, readers, more confident that they have absorbed Merry's key lessons, can move onto the next chapter.

The self-tests and exercises make this guide accessible to volunteers who want to study at home. But readers will, no doubt, learn more from Merry's guide if they can work in study groups. Parts 1 and 2 focus on theory and provide lots of opportunities for discussion. Not only can participants learn more from the experiences and insights of others, but they will be more comfortable with the group when it is time for the field exercises contained in parts 3 and 4. Because searchers rarely search alone, practising Merry's field exercises

with other people would be more realistic and beneficial for new volunteers.

Wayne Merry's conversational writing style is generally clear and easy to read. Most important, the information he presents is extremely valuable and interesting, whether or not the reader is a SAR volunteer.

Cecelia Taylor

Junior Communications Officer, NSS



WILL ANYONE SEARCH FOR DANNY?

*By Earl B. Pilgrim, Flanker Press Ltd.,
St. John's, Newfoundland, 1999
ISBN 1-894463-01-3*

Those of us who had the good fortune to attend the SARSCENE '99 workshop in St. John's, Newfoundland, were inspired by the opening ceremonies that featured a documentary film recounting the experiences of Lucy Harris. In 1936, Lucy survived 11 nights and 10 days lost in the woods near New Melbourne, Newfoundland. The story reminded us never to give up. As I was preparing to return home following the workshop, I came across the book *Will Anyone Search for Danny?* at the St. John's airport and learned of another story of survival from Newfoundland: the story of Danny Corcoran.

Danny Corcoran was one of the first Newfoundland Rangers. In October 1935, he was posted to the little town of Harbour Deep on the east coast of the Great Northern Peninsula. At that time of great economic hardship, the Newfoundland Rangers were the only representative of the government in many of the remote communities of Newfoundland. They served as law enforcement officers, game wardens, social service providers and the like. Ranger Corcoran soon grew to admire the people of his assigned community, and they, in turn, learned to respect and trust him.

On 12 March 1936, Ranger Corcoran set out on foot as a one-man patrol to combat caribou poaching.

He intended to travel westward across the Great Northern Peninsula to Port Saunders. Due to severe weather conditions and a series of mishaps, Ranger Corcoran soon became disoriented. For the next 12 days he wandered through the peninsula suffering severe frostbite and hypothermia.

In *Will Anyone Search for Danny?*, Earl Pilgrim tells the story of Ranger Corcoran's harrowing trek across the Great Northern Peninsula, details the search operations undertaken to

find and rescue Danny, and describes the agony of his friends and family as they await the outcome of those operations. Mr. Pilgrim based his account on interviews with many people who participated in the search for Danny and who spoke with Ranger Corcoran after his rescue. Unfortunately, although Danny was ultimately found alive, the final chapter of the story is a sad one.

Much can be learned about search and rescue operations and management by reviewing case studies. The descriptions of the search activities in *Will Anyone Search for Danny?* are strikingly familiar even though they occurred more than 60 years ago. I recommend this book be in the library of every search and rescue professional, career or volunteer. —

Chris Long

Washington State SAR Co-ordinator

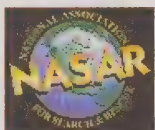
Upcoming Events

If you have any events to list in the upcoming issue of SARSCENE Magazine, please contact Jennifer Reaney. Phone: 1 800 727-9414 or (613) 996-3035
E-mail: jreaney@nss.gc.ca Fax: (613) 996-3746.

SAR TRAINING PROGRAMS – SAUVETAGE CANADA RESCUE

A variety of SAR training opportunities will be available from Sauvetage Canada Rescue. The courses will encompass a variety of SAR skills and will be offered at a number of skill levels. For more information contact:

Carol Namur
Sauvetage Canada Rescue
1791 Principale
St-Joseph-du-Lac, QC J0N 1M0
Tel: (450) 974-1551
Fax: (450) 974-9793



RESPONSE 2000

The annual NASAR Response conference will be held 28 September - 1 October

at the Sheraton Hotel in Colorado Springs, Colorado. Details are still being finalized, but keep an eye on the NASAR Web site for the latest details.

URL: www.nasar.org

INTERNATIONAL TECHNICAL RESCUE SYMPOSIUM (ITRS) 2000

Pigeon Mountain Industries
The ITRS 2000 addresses the need to stay informed on the latest in the field of technical rescue. This year the ITRS will take place on 20-22 October 2000 in Tucson, Arizona. For more information or registration, contact:

ITRS 2000
C/O Pigeon Mountain Industries, Inc.
PO Box 803
LaFayette, GA 30728 USA
Tel: (706) 764-1437
URL: <http://www.nasar.org/itrs.shtml>

SARSCENE 2000



The ninth annual Canadian SAR workshop will be held 11-15 October 2000 in

Laval, Quebec. This year, for the first time, the COSPAS-SARSAT Seminar will be taking place in conjunction with SARSCENE. In attendance will be delegates from 30 countries.

For more information about the workshop please contact:

Louise Pilloud, Chief, Client Services
National Search and Rescue Secretariat
4th Floor Standard Life Building
275 Slater Street
Ottawa ON K1A 0K2
Tel: (613) 996-2642 or 1 800 727-9414
Fax: (613) 996-3746
E-mail: louisep@nss.gc.ca
URL: www.nss.gc.ca
Carol Namur – The Volunteer Group Sauvetage Canada Rescue E-mail: cnamur@citenet.net

SEARCH AND RESCUE/DISASTER RESPONSE CONFERENCE AND EXPOSITION 2000



The fourth annual SR/DR Conference and Exposition will take place on 2-5

June 2000 at the Miami Beach, Florida Convention Center.

For more information on the conference contact:

SR/DR 2000
4418 East Wall Street
Eagle River, WI 545221 USA
Tel: (715) 477-0170
E-mail: Support@SRDR.com
URL: <http://www.srdr.com>

MOUNTAIN RESCUE ASSOCIATION (MRA)

Mountain Rescue Association and Canadian Wildlands Rescue Workshop



19-21 June 2000
Nordegg, Alberta, Canada

Mountain Rescue Association 42nd Annual Conference

22-25 June 2000
Nordegg, Alberta, Canada

International Commission for Alpine Rescue (IKAR) 52nd Annual Conference
15-19 October 2000

Grand Canyon, Arizona
Cohosts: NASAR and MRA. www.ikar-cisa.org

Mountain Rescue Association (MRA) Winter Meeting

January 2001
(weekend before Martin Luther King Day)

Mountain Rescue Association (MRA) 43rd Annual Meeting

June 2001 (weekend before Father's Day)
Seattle, WA.

For more information on these meeting please visit the Web site at:

www.mra.org or info@mra.org
Tim Kovacs, President
Mountain Rescue Association
Operations Leader/Paramedic,
C.A.M.R.A./ MCSO MR
E-mail: tkovacs@goodnet.com

MULTI-TREK

SAFETY and RESCUE TRAINING

Site Specific Training & Equipment Sales

- Low and High Angle Rescue
- Confined Space Rescue
- Wilderness First Aid

Michel Goulet, Director
1180 Tawney Rd. • Ottawa • Ontario • Canada • K1G 1B7
Tel/fax: Local (613) 748-6165 Toll Free (800) 263-5232

Since 1982

Si vous prévoyez des activités et que vous voulez les annoncer dans SARSCÈNE, veuillez communiquer avec Jennifer Reaney. Tél. : 1 800 727-9414 ou (613) 996-3035 • Courriel : jreaney@snrs.gc.ca • Téléc. : (613) 996-3746

PROGRAMMES DE FORMATION EN RECHERCHE ET SAUVETAGE - SAUVETAGE CANADA RESCUE

Sauvetage Canada Rescue prévoit offrir des cours de formation qui porteront sur diverses habiletés associées à la recherche et au sauvetage, à différents niveaux.

Renseignements :

Sauvetage Canada Rescue
Carol Namur

1791, rue Principale
St-Joseph-du-Lac (QC) J0N 1M0

Tél. : (450) 974-1551

Téléc. : (450) 974-9793

RESPONSE 2000

Le congrès annuel de NASAR, Responsable, se déroulera du 28 septembre au 1^{er} octobre à l'hôtel Sheraton de Colorado Springs (Colorado). Les détails restent à finaliser, mais pour obtenir les dernières nouvelles, il suffit de consulter le site web de NASAR à l'adresse suivante :

www.nasar.org

INTERNATIONAL TECHNICAL RESCUE SYMPOSIUM (ITRS) 2000

L'ITRS 2000 fait face au besoin de rester au fait des progrès les plus récents en matière de sauvetage technique. Cette année, le symposium se déroulera du 20 au 22 octobre 2000 à Tucson (Arizona). Renseignements et inscription :

ITRS 2000

P.O. Box 803
Lafayette, GA 30728 U.S.A.

Tél. : (706) 764-1437

Site web : <http://www.nasar.org/itrs.shtml>

SARSCÈNE 2000



Le 9^e congrès annuel de la recherche et sauvetage au Canada se déroulera du 11 au 15 octobre 2000 à Laval (Québec). Cette année, le Séminaire COSPAS-SARSAT s'intègre pour la première fois à SARSCÈNE. Des délégués de 30 pays seront sur place.

Renseignements :
Louise Pilloud, Chef, Services à la clientèle
Secrétariat national de recherche et de sauvetage
Édifice Standard Life, 4^e étage
275, rue Slater
Ottawa (Ont.) K1A 0K2

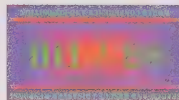
Tél. : (613) 996-2642 ou 1 800 727-9414
Téléc. : (613) 996-3746
Courriel : jouisepp@snrs.gc.ca

Site web : www.snrs.gc.ca

Carol Namur
Groupe Bénévole Sauvetage Canada Rescue

Courriel : cnamur@cieneur.net

RECHERCHE ET SAUVETAGE - CONGRÈS ET SALON SUR L'INTERVENTION D'URGENCE 2000



Les 4^e congrès et salon annuels SR/DR se dérouleront du 2 au 5 juin 2000 à Miami Beach, au Florida Convention Center. Renseignements :

SR/DR 2000

4418 East Wall Street
Eagle River, WI 545221 U.S.A.

Tél. : (715) 477-0170

Courriel : support@SRDR.com
Site web : <http://www.srdr.com>

MULTI-TREK

FORMATION EN SÉCURITÉ ET SAUVETAGE

Formation sur Lieux Ventes d'Équipements

- Sauvetage vertical
- Sauvetage en espace clos
- Premiers soins en milieu sauvage



Michel Goulet, Directeur
1180 Chemin Tawney • Ottawa • Ontario • Canada • K1G 1B7
Tél/téléc. Local (613) 748-6165 Sans Frais (800) 263-5232

Depuis 1982



MOUNTAIN RESCUE ASSOCIATION (MRA)

Atelier de la Mountain Rescue Association et de Canadian Wildlands Rescue
19 au 21 juin 2000
Nordegg (Alberta) Canada.

42^e congrès annuel de la Mountain Rescue Association

22 au 25 juin 2000
Nordegg (Alberta) Canada

52^e congrès annuel de la Commission internationale de secours alpin (CISA)

15 au 19 octobre 2000
Grand Canyon (Arizona) États-Unis
Co-hôtes : NASAR et MRA.
Site web : www.ikar-cisa.org

Réunion d'hiver de la Mountain Rescue Association (MRA)

Janvier 2001 (fin de semaine avant le jour de Martin Luther King)

43^e congrès annuel de la Mountain Rescue Association (MRA)

juin 2001 (fin de semaine avant la fête des Pères)
Seattle (Washington) États-Unis
Renseignements sur ces activités, consultez le site Web suivant :

www.mra.org ou info@mra.org

Tim Kovacs, président

Mountain Rescue Association

Chef d'opération et technicien médical d'urgence

Courriel : tkovacs@goodnet.com

Le style direct de Merry est généralement clair et facile à lire. Ce qui importe davantage cependant, c'est que l'information qu'il présente est précieuse et intéressante, que le lecteur soit un chercheur ou sauveur

bénévole ou non.

Cecelia Taylor
Agente subalterne aux communications, SNRS



WILL ANYONE SEARCH FOR DANNY?

Par Earl B. Pilgrim, Flanker Press Ltd., St. John's (Terre-Neuve), 1999

ISBN 1-894463-01-3

Les personnes qui ont eu la chance d'assister au congrès SARSCÈNE 99 qui s'est déroulé à St. John's (Terre-Neuve) ont été émus par un documentaire sur l'expérience de Lucy Harris présentée lors de la cérémonie d'ouverture. En 1936, Lucy a passé 11 nuits et 10 jours perdue dans les bois près de New Melboume (Terre-Neuve). Ce récit rappelle qu'il ne faut jamais renoncer. Alors que je me préparais à rentrer chez moi après le congrès, je suis tombé sur un exemplaire du livre *Will Anyone Search for Danny?* à l'aéroport de St. John's et j'ai appris le récit d'une autre expérience de survie qui s'est jouée à Terre-Neuve, celle de Danny Corcoran.

Danny Corcoran a été l'un des premiers *Newfoundland Rangers* (policiers à Terre-Neuve). En octobre 1935, il a été affecté dans la petite ville de Harbord Deep, sur la côte est de la péninsule Greal Northern. Les temps étaient très durs à l'époque, et les *Newfoundland Rangers* étaient les seuls représentants du gouvernement dans bien des collectivités éloignées de la province. Ils faisaient office de gardiens de la paix, de gardes-chasses, de travailleurs sociaux et autres fonctions du même genre. Le garde Corcoran ne tarda pas à admirer les habitants de la collectivité qu'il avait été chargé de desservir et ceux-ci apprirent à le respecter et à lui faire confiance.

Le 12 mars 1936, le garde Corcoran partit en patrouille seul, à pied, pour tenter d'attraper les braconniers de caribou. Il comptait revenir vers Foulon, franchissant la péninsule Greal Northern, pour gagner Port Saunders. Toutefois, à cause du très mauvais temps et d'une série de mésaventures, il s'égarait. Pendant les 12 jours suivants, il erra dans la péninsule, souffrant de gelures et d'hypothermie grave. Dans *Will Anyone Search for Danny?*, Earl Pilgrim relate l'étrange épisode du garde Corcoran dans la péninsule Greal Northern, les détails des recherches entreprises pour le retrouver et le secourir et l'agonie vécue par ses amis et sa famille alors qu'ils attendaient l'issue des recherches. Ce compte rendu est inspiré d'entrevues avec les nombreuses personnes qui ont participé aux recherches et qui se sont entretenues avec le garde Harbord après les faits.

Malheureusement, même si Danny a été retrouvé en vie, le dernier chapitre de son histoire est triste. On peut apprendre bien des choses sur les opérations de recherche et de sauvetage en étudiant les cas passés. Les recherches décrites dans *Will Anyone Search for Danny?* sont tellement riches, même si elles se sont déroulées il y a plus de 60 ans. Personnellement, je pense que ce volume devrait figurer dans la bibliothèque de tous les intervenants en recherche et sauvetage, professionnels ou bénévoles.

Chris Long
Coordonnateur en recherche et sauvetage
État de Washington

hostile (Merry, p. 8). Tous les principes abordés se ramènent à l'importance de retrouver rapidement le sujet égaré et de l'évacuer pendant qu'il est encore en vie. Merry aborde toujours la recherche et le sauvetage sous un angle pratique. Les bénévoles qui lisent ce guide apprendront que même si les chercheurs et les sauveurs doivent intervenir rapidement, par souci pour la victime, ils ne doivent jamais se mettre dans une situation où ils courent un risque. De surcroît, les bénévoles ne devraient jamais adopter un comportement qui entache le professionnalisme des équipes de recherche et de sauvetage. L'auteur est méticuleux en matière de protocole. Il rappelle aux lecteurs que le fait de suivre rigoureusement les protocoles de recherche et de sauvetage peut accomplir plus que sauver une personne égarée : en suivant les procédures en vigueur, les membres des équipes de recherche et de sauvetage peuvent contribuer à une enquête juridique, et non en faire l'objet.

Le guide est divisé en quatre parties, chacune fondée sur l'information présentée dans les précédentes. La partie 1 est le compte rendu d'une recherche typique; les techniques modernes de recherche au sol sont résumées à la partie 2. Les parties 3 et 4 abordent de façon plus détaillée les aptitudes mécaniques, les connaissances en matière de sécurité et l'entre-garde que les équipes de recherche et de sauvetage doivent posséder et développer. L'auteur utilise des images, des tableaux, des diagrammes, des articles et des études de cas pour exposer clairement ses théories. Un court test est présenté à la fin de chaque chapitre; les réponses sont fournies à la fin de l'ouvrage. En faisant le test, les lecteurs peuvent vérifier s'ils ont assimilé les principaux points exposés par l'auteur avant de passer au chapitre suivant. Les tests autoadministrés et les exercices augmentent l'utilité de ce guide pour les bénévoles qui veulent étudier chez eux. Par contre, l'apprentissage possible grâce à ce guide sera vraisemblablement plus fructueux si les étudiants ont la possibilité de travailler en groupes. Les parties 1 et 2 sont plutôt théoriques et propices aux discussions. En plus de donner aux participants la chance d'apprendre en s'inspirant des expériences et des idées d'autrui, le travail de groupe leur donne aussi la possibilité de mieux se connaître et cette familiarité sera utile au moment d'effectuer les exercices sur le terrain proposés aux parties 3 et 4. Comme il est rare que les chercheurs travaillent seuls, l'exécution avec d'autres personnes des exercices sur le terrain proposés par Merry est plus réaliste et plus utile pour les nouveaux bénévoles.

SEARCH AND RESCUE: WHEN DISASTER STRIKES

Par John Melady,
publié par Scholastic
ISBN 0-590-51567-5

S rend hommage aux équipes de recherche et de sauvetage canadiennes et américaines qui, par leur dévouement et leur courage, continuent de sauver les victimes de catastrophes technologiques et naturelles. Les 13 brefs comptes rendus présentés par John Melady s'adressent à un jeune public, ce qui n'empêche pas les lecteurs plus âgés de se laisser emporter par les événements dramatiques qui sont relatés.

Sagement, l'auteur a tiré parti des témoignages directs des personnes qui ont survécu à des catastrophes et des techniciens en recherche et sauvetage qui se sont portés à leur secours. Il rapporte directement les descriptions brutales et vides des faits. Il a également inclus un glossaire, ainsi que plus de 35 photos, que tous les lecteurs trouveront intéressants.

Melady met l'accent sur les événements dangereux qui se produisent et sur les réactions qu'ils suscitent parmi les victimes et les sauveteurs. À cause de cette approche, les récits qui se terminent par la perte d'une vie, en dépit des efforts héroïques

Agente subalterne aux communications, SNRS
Cecelia Taylor

Search and Rescue: When Disaster Strikes est un ouvrage au Canada dramatique en 1991, ont une valeur à la fois historique et de terrain survenu à St-Jean-Vianney (Québec) comme « Plunge into Darkness » et « The Bottomless Pit », qui porte sur le glissement de 10 ans après le fait. Les comptes rendus continuent de fasciner les lecteurs pratiquement s'est produit à l'île Ellesmere en 1991, récit de cet écrasement catastrophique, qui certains désignent « Boxtop 22 ». L'incroyable passage d'un Hercules 322, appareil que tempête de neige violente, pour sauver les pendant plus de 40 heures, pendant une tache de tout le Canada ont travaillé ensemble ment des techniciens en recherche et sauvetage, est l'un des plus captivants. Il raconte comment, Le récit intitulé « Plunge into Darkness » présente aux lecteurs des héros en chair et en os. *Search and Rescue: When Disaster Strikes* empreint de respect et de gravité.

déployés par les techniciens en recherche et sauvetage, semblent finir abruptement. Cependant, le ton employé par Melady pour rapporter ces décès est systématiquement

plus poussée que le contenu de *Basic Ground Search and Rescue in Canada*. Une liste d'ouvrages complémentaires est fournie à la fin du volume. L'auteur précise également que la formation sur le terrain est le seul moyen d'acquérir des aptitudes solides et utiles en recherche et sauvetage.

Tout ceci n'empêche aucunement Merry de présenter ses théories avec conviction. Il souligne l'efficacité et l'utilité des techniques de recherche modernes, comparativement aux recherches par quadrillage d'autrefois, selon lui, les recherches par quadrillage sont rigoureuses, mais elles ne devraient être déployées qu'en dernier recours parce qu'elles prennent un temps précieux. Dans les deux premières parties de l'ouvrage, Merry relie la même statistique : 50 p. 100 des personnes égares qui décèdent meurent dans un rayon de 24 heures depuis l'endroit où elles ont été aperçues pour la dernière fois. L'auteur reconnaît que ce chiffre provient d'une étude menée dans les états de New-York et de Washington aux États-Unis, mais il est d'avis que les résultats seraient comparables au Canada. Les recherches efficaces dépendent donc du

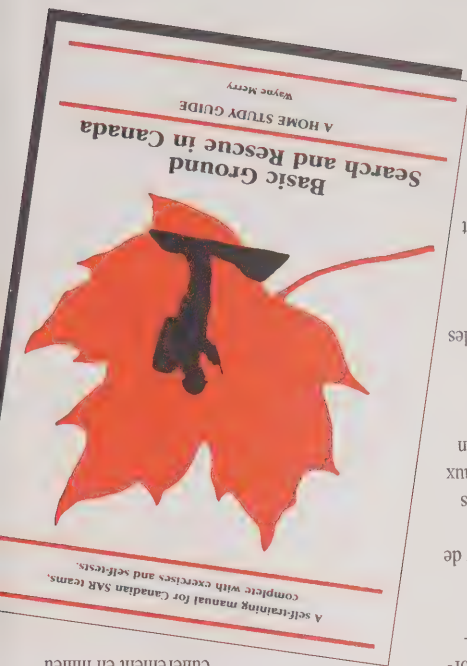
BASIC GROUND SEARCH AND RESCUE IN CANADA: A HOME STUDY GUIDE

Par Wayne Merry
ISBN 0-9685089-0-1

Il suffit de lire *Basic Ground Search and Rescue in Canada: A Home Study Guide*

pourquoi cet ouvrage a souligné tant d'enthousiasme. L'auteur fournit de l'information intéressante, concrète et utile sur les techniques de recherche modernes qui se sont avérées les plus efficaces. Son style est direct et facile à lire. Ses théories concernant les techniques de recherche et de sauvetage sont convaincantes parce qu'elles combinent le bon sens, l'expérience directe et les méthodes de recherche.

L'auteur ne part jamais du principe que son ouvrage est plus qu'un simple guide à l'intention des novices. Que ce soit lorsqu'il décrit les responsabilités des directeurs de recherche ou les méthodes de reconnaissance rapide ou de pistage, il insiste toujours sur le fait que les connaissances et les aptitudes associées à la recherche et au sauvetage exigent une formation



Réponses au test sur l'hypothermie

1. b
 2. c
 3. b
 4. a
 5. b
 6. d
 7. b
 8. a
 9. a
 10. c
 11. b
 12. b
 13. b
 14. c
1. b L'hypothermie modérée est caractérisée par une température centrale de 27 à 32 degrés Celsius. L'absence de contraction musculaire et la réduction du débit cardiaque et respiratoire et du niveau de conscience en sont des symptômes caractéristiques.
2. a L'hypothermie généralisée survient lorsque l'organisme est incapable de produire de la chaleur par ses propres moyens (circulation et mouvement).
3. b La vasoconstriction périphérique survient lorsque l'organisme tente de diriger le flux sanguin vers les organes vitaux et limite le flux de sang refroidi provenant des zones périphériques.
4. d La contraction continue des fibres musculaires épuise les stocks d'énergie qui sont indispensables au fonctionnement de l'organisme.
5. a Les fluides des couches dermiques gèlent et durcissent après une exposition prolongée. Les couches plus profondes de tissus conjonctifs et musculaires, à ce stade, ne sont pas encore affectées et demeurent souples.
6. c L'élévation et la prévention de perte de chaleur supplémentaire réduisent l'enflure jusqu'à ce que le membre affecté puisse être correctement réchauffé. La recongélation demeure une des principales préoccupations du fournisseur de soins.
7. b Le transport doit être fait en douceur pour éviter de taxer le myocarde déjà irrité; il faut aussi assurer un apport d'oxygène (réchauffé si possible) à un débit élevé et il est tout aussi important d'empêcher toute perte de chaleur supplémentaire pendant le transport.
8. b La circulation de sang refroidi dans les cavités et les tissus cardiaques augmente le risque d'une défaillance et d'une arythmie fatale, comme la tachycardie ou la fibrillation ventriculaire.
9. c Les muscles sont les principaux mécanismes de production et du régulation de chaleur de l'organisme. En vieillissant, les muscles se fatiguent et s'atrophient et perdent donc la capacité de produire et de réguler correctement la chaleur requise par l'organisme.

Se rendre au congrès SARSCÈNE



Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage et Air Canada se sont associés pour vous faire profiter d'économies importantes sur les vols à destination de Montréal (Québec). Air Canada a consenti aux réductions suivantes pour les participants au congrès:

- Un tarif spécial de congrès pour les déplacements depuis l'Amérique du Nord, les Caraïbes, l'Europe, l'Asie et le Moyen-Orient. Pour les vols au Canada, la réduction est de 5 à 35 p. 100 sur les tarifs publiés, pour les États-Unis, de 5 à 15 p. 100, et pour l'Europe, de 10 p. 100.
- Une réduction jusqu'à 35 p. 100 sur le plein tarif en classe hospitalité ou de 5 p. 100 sur les bas tarifs d'excursion publiés régulièrement.
- Des économies supplémentaires pour les personnes qui achètent leur billet bien à l'avance, en provenance ou à destination des États-Unis : une réduction supplémentaire de 5 p. 100 sur tous les tarifs publiés par Air Canada.
- Une réduction jusqu'à 25 p. 100 sur l'envoi de marchandises.

Pour réserver un billet d'avion, veuillez téléphoner à Air Canada, au 1 800 361-7585 ou au (514) 393-9494 ou communiquer avec votre agent de voyage. N'oubliez pas de mentionner le numéro d'événement de SARSCÈNE 2000 (CV000767) lorsque vous faites votre réservation et de confirmer que ce numéro est inscrit dans la case du code de circuit de votre billet. —



A l'heure actuelle, SCR compte plus de 400 membres bénévoles ainsi que des membres ayant droit de vote en Ontario et en Alberta et un bureau en Colombie-Britannique. Avec le SNRS, SCR est l'hôte du neuvième congrès annuel SARSCÈNE qui se déroulera à Laval (Québec) du 11 au 15 octobre 2000. —

Yvonne Lam, stagiaire Université Simon Fraser



Le Groupe bénévole Canada Rescue



Le Groupe bénévole
Sauvetage Canada Rescue
(SCR), créé en 1975, est
une organisation sans but lucratif
enregistrée. Né du besoin de
soutenir et de former les groupes
bénévoles de recherche et de sauve-
tage du Québec, SCR assiste les
autorités en cas d'urgences et de
déastres, par exemple la recherche
de personnes égares, les inondations
et la tempête de verges de 1998.

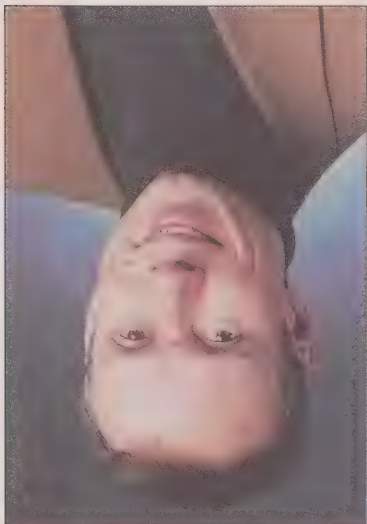
Des sa création, SCR a joué un
rôle dynamique dans le domaine
de la recherche et du sauvetage. Le
groupe a notamment participé à
des programmes de formation pro-
fessionnelle destinés aux services de
police, d'incendie et d'ambulance
et au personnel de sauvetage des
municipalités et de la Garde
côtière canadienne. De plus, il a
organisé des cours, des ateliers et
des exercices à l'intention des
groupes bénévoles et visant une
gamme de sujets et de niveaux de

l'occasion de manifestations
prévention et de premiers soins à
offrir également des services de
collectivité en cas de besoin, SCR
cynophiles. En plus de secourir la
SCR dispose également d'équipes
urbain et en milieu sauvage.
sauvetage, à la fois en milieu
de ses membres en recherche et
il assure la formation polyvalente
Groupe bénévole multidisciplinaire,
et la tempête de verges de 1998.



compétence. Parmi ses réussites, SCR
a appuyé fortement le recours aux
bénévoles dans les situations d'ur-
gence. Conjointement avec le
Secrétariat national de recherche et
de sauvetage (SNRS), il a préconisé
la création d'une association
nationale des bénévoles en recherche
et sauvetage, introduit les recherches
sur l'eau avec des chiens au Canada
et seconde actuellement la Sûreté du
Québec en vue de créer une structure
pour les bénévoles en recherche et
sauvetage du Québec.

Financement pour la prévention des blessures



Robert Conn, président et fondateur de SMARTRISK.

blessures ne sont pas des accidents et qu'elles peuvent être prévenues et évitées. Depuis 1995, la fondation informe le public des risques présents dans la vie quotidienne et aide les gens à gérer ces risques, à les minimiser et à les éliminer grâce à des programmes d'information comme *HEROES, SnowSmart* et la campagne *Stupid Line*.

M. Robert Conn, président et fondateur de SMARTRISK, déclare : « Nous sommes enchan-

tes de cet engagement du gouvernement en matière de prévention des blessures. Grâce à ce nouveau partenariat, nous allons non seulement pouvoir réduire le fardeau imposé aux contribuables, mais surtout contribuer à atténuer la douleur et la souffrance humaines provoquées par les blessures évitables. »

Yvonne Lam, stagiaire Université Simon Fraser

Le 13 décembre 1999, la ministre de la Santé et des Soins de longue durée de l'Ontario, l'honorable Elizabeth Wither, annonçait que la fondation SMARTRISK allait recevoir cinq millions de dollars, étalés sur cinq ans, dans le but de réduire le nombre de blessures accidentelles.

Cette annonce a été faite dans la foulée de la parution de l'étude intitulée *The Economic Burden of Unintentional Injury in Ontario* (Le fardeau financier des blessures accidentelles en Ontario). Une étude précédente avait révélé que les blessures sont la principale cause de décès parmi les Canadiens âgés de 1 à 44 ans. En 1996, 2 844 Ontariens sont décédés d'une blessure accidentelle, 43 382 personnes ont été hospitalisées à cause d'une telle blessure et plus de 690 000 personnes ont été blessées. Le fardeau financier imposé à la province par les blessures accidentelles et évitables, comme les chutes, les accidents de la route, les noyades, l'éloignement et les blessures subies par des piétons, s'est élevé à 2,9 milliards de dollars.



SMARTRISK, en collaboration avec d'autres organisations, compte consacrer les fonds reçus à l'élaboration d'une stratégie de prévention des blessures en Ontario. L'accent sera mis sur la recherche, le partage d'information, le soutien des programmes, le développement et la mise en marché. Le but visé est non seulement de multiplier les recherches sur le sujet et de mettre en œuvre à l'échelon communautaire des stratégies de prévention des blessures ciblant les groupes à risque, mais aussi de mettre sur pied des campagnes d'information et de commercialisation innovatrices destinées à sensibiliser le public.

Cet apport de fonds aidera la fondation SMARTRISK à poursuivre les efforts qu'elle déploie pour rehausser le profil de la prévention des blessures. La mission de la fondation est d'aider les gens à comprendre que ces

blanche. Ces couches peuvent demeurer sensibles à un dérangement d'origine humaine même après avoir été enfouies depuis des semaines. Même s'ils peuvent parfois être trompeurs, des essais sur le terrain, comme généralement utiles pour repérer les couches faibles et évaluer la stabilité de la neige.

MÉTÉO

Les fortes chutes de neige, la pluie, la poudre ou le réchauffement, particulièrement autour de 0 degrés Celsius, sont signes qu'il y a danger d'avalanche. Certains groupes ont relevé ces signes, mais n'ont pas modifié leur itinéraire pour éviter ou réduire le danger. Lorsque la visibilité est mauvaise ou que la poudrette est abondante, il est difficile pour le groupe de rester ensemble et de choisir des itinéraires sécuritaires.

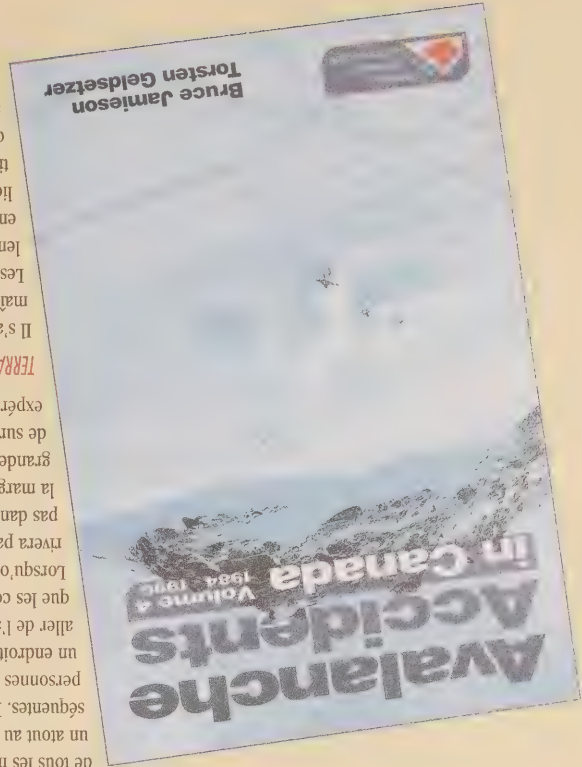
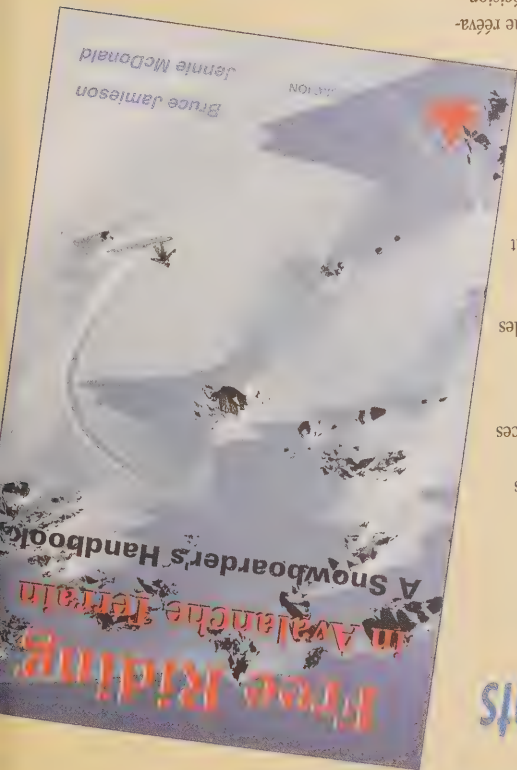
RECHERCHE ET SAUVEPAGE

Comme environ la moitié des personnes entières par une avalanche meurent dans les 30 minutes, la probabilité de retrouver une personne en vie est faible si les autres membres du groupe doivent aller chercher de l'aide. Les groupes doivent donc être munis d'émetteurs-récepteurs, de pelles et de sondes et doivent savoir comment utiliser ce matériel.

Reproduit avec la permission de la Canadian Avalanche Association
C.P. 2759
Revelstoke (C.-B.) V0E 2S0
Tél. : (250) 837-2435
Téléc. : (250) 837-4624
Bulletins sonores : 1 800 667-1105

Facteurs contribuant aux accidents associés aux avalanches

D'APRÈS AVAANCHE ACCIDENTS IN CANADA VOLUME 4: 1984-1996



sous forme de bulletins téléphoniques enregistrés, d'avis affichés dans les centres d'information ou les commerces ou sur réseaux informatiques.

FACTEURS D'ORIGINE HUMAINE

La plupart des personnes qui visitent les régions reculées préfèrent voyager en groupes informels, sans chef officiel. Malheureusement, cette structure peut affecter la prise de décisions. Le groupe devrait se réunir pour prendre des décisions importantes concernant la stabilité du terrain et l'itinéraire. Il suffit parfois de poser tranquillement la question

« Pourquoi pensons-nous que cette

penne est stable? » pour provoquer une réévaluation de la neige et aboutir à une décision

avisée. Le fait d'inclure les personnes moins expérimentées dans le choix de l'itinéraire et

l'évaluation de la stabilité enrichit l'expérience de tous les membres du groupe, ce qui sera

un atout au cours d'expéditions subséquentes. Il arrive parfois que certaines

personnes souhaitent tellement se rendre à un endroit particulier qu'elles voudront aller de l'avant même lorsqu'elles savent

que les conditions ne sont pas propices. Lorsqu'on se met à penser « ça ne m'arrivera pas » ou « il n'est probablement

pas dangereux de franchir cette pente », la marge de sécurité n'est plus assez

grande. Le manteau neigeux continue de surprendre même les gens les plus expérimentés.

TERRAIN ET CHOIX DE L'ITINÉRAIRE

Il s'agit là d'un art subtil qui se

maîtrise au fil de nombreuses années. Les données sur les accidents révèlent que certains adeptes de loisirs

en région reculée ne sont pas familiers avec les rudiments de l'évaluation du terrain ou choisissent

d'ignorer ce qu'ils savent. Certains s'aventurent dans des ravins ou

sur des pentes importantes proportionnelles à des avalanches de

MESURES DE SÉCURITÉ

et réduisent les chances de survie.

niveau 3 alors qu'ils savent que la neige est instable. Les pièges du terrain augmentent le risque de blessure ou d'enfouissement profond

Certaines mesures de sécurité, comme le fait de franchir une pente qui pourrait être

instable une personne à la fois ou en laissant beaucoup d'espace entre les membres du

groupe, réduisent la probabilité de se trouver au milieu d'une avalanche. D'autres

mesures, comme le port d'émetteurs-récepteurs ou l'enlèvement des lanières sur les

bâtons de ski, peuvent contribuer à atténuer les conséquences si une personne vient à être

MANTEAUX NEIGES

emportée.

Dans le cas de certains accidents, les sujets n'ont pas reconnu que la neige était instable

ou n'ont pas tenu compte des signes avant-coureurs. Ces signes varient des indications

évidentes, par exemple les avalanches récentes, à de minces couches faibles, difficiles à repé-

rer, de cristaux neigeux fraîchement formés. La plupart des plaques qui causent des accidents

proviennent de couches plus anciennes et faibles de cristaux en facettes, ou gelée

À la fine pointe de l'écriture



**Demandez votre catalogue
de stylos spatiaux!**



(1-888-772-2350)
Fax: (905) 713-1690
Email: sales@matte.ca
Web Site: www.matte.ca

©1999 Matte Industries Inc.
Conçu et distribué par Matte
avec l'autorisation des Snowbirds.

Matte

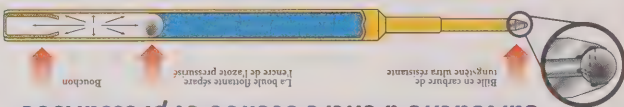
1-888-Space-50

Rendement supérieur et fiabilité partout dans l'univers!

L'emboîtement en acier inoxydable fabriqué avec des outils de précision prévient les fuites et les débordements, et permet un recyclage instantané et uniforme de l'encre.

plus longtemps.

L'encres ne séchera pas d'ici les 100 prochaines années; Permet d'écrire sous l'eau ou sur des surfaces grasses à des températures allant de -46°C (-50°F) à 122°C (250°F).



Cartouche d'encre scellée et pressurisée



Il résiste au temps
et fonctionne

- en apesanteur
- par froid extrême
- sous l'eau
- sur du papier autocopiant

Il résiste au temps et fonctionne dans les conditions suivantes :

Crée pour répondre aux exigences élevées
des membres du célèbre
escadron canadien 431 (démonstration aérienne).

Le stylo spatial des Snowbirds canadiens

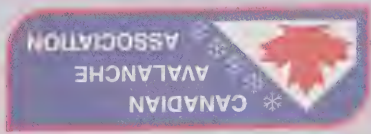
Space Pen



proximité de centres d'hélicoptère ou de villes des régions montagneuses de l'Ouest du Canada. Certains membres des équipes ont aussi suivi la formation avancée de techniciens médicaux et de prévisionnistes d'avalanches.

- Le chien doit être âgé d'au moins 12 mois et obéir à des commandements élémentaires ainsi qu'à des signes donnés avec la main.
- Le maître doit être inscrit auprès du programme provincial de mesures d'urgence, être un membre actif d'une équipe de recherche et de sauvetage locale et posséder un certificat de premiers soins à jour et, au minimum, le certificat sur les avalanches de niveau 1 de la CAA.
- Le maître doit aussi être compétent en escalade et être un excellent skieur d'arrière-pays.

La famille Trudeau appuie la Canadian Avalanche Association



La Canadian Avalanche Association (CAA)

avec l'appui de Margaret Trudeau et de son fils aîné, Justin, vient de lancer une campagne de sensibilisation visant à réduire le nombre de vies perdues à cause des avalanches.

Après le décès de son fils Michel, emporté par une avalanche en novembre 1998, Margaret Trudeau est devenue la directrice fondatrice de la *Canadian Avalanche Foundation*. « J'espère sincèrement qu'aucune autre mère, ni aucune autre famille, n'auront à vivre une année comme celle que vient de passer notre famille », d'expliquer Mme Trudeau. « Je veux que les gens comprennent les risques et apprennent comment se protéger efficacement. »

Au cours des 15 dernières années, le nombre moyen de décès survenant chaque année au Canada et associés à des avalanches est passé de neuf à un maximum de 22. Au cours de la même période, la popularité des loisirs en région reculée a augmenté dramatiquement

et l'équipement de loisirs en plein air s'est perfectionné. Selon Richard Roiteveel de la CAA, ces circonstances ont fait en sorte que l'accès aux zones de loisirs est maintenant plus facile; de plus, la disponibilité de skis, de planches à neige et de vêtements d'extérieur de meilleure qualité a augmenté l'attrait des sports d'hiver.

« En dépit du matériel plus perfectionné qui existe aujourd'hui, nous constatons que les amateurs de loisirs en région reculée s'adonnent souvent à des activités en terrain propice aux avalanches sans se munir du matériel de sécurité nécessaire, comme un émetteur-récepteur, une pelle et une sonde », déclare M. Roiteveel. « Tout comme on se renseigne sur l'état des routes avant d'entreprendre un voyage, les skieurs, les motoneigistes, les névélanciens — autrement dit, tout le monde — devraient se renseigner sur la qualité de la neige avant de s'aventurer sur les pentes. »

Mme Trudeau s'efforce de faire passer le message sur la sécurité aux Canadiens à l'occasion de manifestations publiques et par des projets de financement destinés à assurer l'avent et le développement du bulletin d'information publique de la CAA, diffusé sur Internet à l'adresse www.avalanche.ca. Le bulletin contient des rapports à jour sur la qualité

Le chien de recherche n'est pas simplement un animal; il est spécial. Il est le meilleur ami de son maître et, de façon générale, il est l'ami de tous les humains. Il doit donc être traité comme tel. Il doit être soigné et dressé. »

Les avalanches sont un danger incontournable dans les montagnes du Canada et, malheureusement, trop de personnes meurent chaque année à cause des avalanches. Par conséquent, les chiens bénévoles de recherche et de sauvetage en avalanche contribuent à sauver des vies. En Europe, on se sert depuis plus de 50 ans d'équipes cynophiles de sauvetage et celles-ci parviennent chaque année à sauver des vies. En Colombie-Britannique et en Alberta, des unités cynophiles de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) suivent une formation sur le sauvetage en avalanche et fournissent ce

service de recherche et de sauvetage. Par contre, les unités de la GRC se trouvent plus généralement basées dans les régions urbaines et, en raison de leur répartition, de la faiblesse de leur nombre et de leurs responsabilités en matière de maintien de l'ordre, il est reconnu que les bénévoles qui se consacrent au sauvetage en avalanche constituent une ressource précieuse.

Les équipes cynophiles peuvent fouiller sommairement une zone d'environ un hectare (2,5 acres) en 30 minutes; une recherche plus rigoureuse prend entre une et deux heures. À titre de comparaison, une recherche sommaire à la sonde prend quatre heures et une recherche rigoureuse, 20 heures.

La *Canadian Avalanche Rescue Dog Association* (CARD A) a été fondée en 1978. Ses membres bénévoles suivent une formation intensive, qui a été fondée à l'origine sur le

Albertain ainsi que des renseignements sur les cours consacrés aux avalanches, les sources d'information et la sécurité. Justin Trudeau, enseignant au secondaire et grand amateur de planche à neige, s'est engagé à renseigner les jeunes sur l'importance de la sécurité en zone d'avalanches. Il vient de compléter le cours sur les avalanches de niveau I de la CAA, qui porte sur la science de la neige, l'évaluation de la qualité de la neige et le sauvetage. « Les jeunes cherchent toujours à repousser les limites. C'est dans leur nature. En tant qu'éducateurs, c'est à nous de leur inculquer les outils dont ils ont besoin pour prendre des décisions avisées et pour pouvoir réagir en cas de danger », déclare Justin Trudeau.

Comme dans toute campagne de sensibilisation, le financement est une préoccupation importante. La CAA a recruté des commanditaires commerciaux, comme *Columbia Brewery*, *Mountain Equipment Co-op* et *Survival on Snow*, afin qu'ils contribuent au financement de manifestations spéciales et de programmes destinés à informer les amateurs de loisirs sur la sécurité en plein air. —

Le site Web à l'adresse www.avalanche.ca

programme de formation allemand Berghwacht. Une norme d'accréditation a été élaborée en collaboration avec la GRC, l'Agence Parcs Canada et le programme de mesures d'urgence de la Colombie-Britannique. CARD A offre actuellement un programme d'échanges avec Berghwacht, et les membres de chaque organisme suivent chaque année des cours de formation. CARD A reconnaît actuellement 23 équipes accréditées basées en Colombie-Britannique, en Alberta et au Yukon; huit autres équipes sont en formation. (Quelles sont les caractéristiques recherchées par CARD A chez le maître et le chien qui souhaitent former une équipe de recherche et sauvetage en avalanche?)

• Le chien doit être très intelligent, avoir un poil épais, de l'endurance et un instinct naturel pour la récupération et la recherche.

À gauche : Des motoneigistes évaluent un terrain susceptible d'avalanches à Lewis Hills (Terre-Neuve).

est fermement ancrée et que les idées nées dans l'Ouest du pays n'y ont pas toujours leur place! Ainsi, les participants avaient l'air de ne pas comprendre lorsque Phil s'est mis à parler des avalanches à Terre-Neuve dans l'introduction au premier cours. Au bout de quelques moments, une personne a déclaré : « Mais nous n'avons pas d'avalanches à Terre-Neuve. Les avalanches sont un phénomène énorme qui déboulent des montagnes dans les Alpes, en Europe. Ici, à Terre-Neuve, nous avons des éboulements de neige, parfois plein d'éboulements de neige. »

Durant les trois cours, les instructeurs du CAC ont choisi quatre personnes susceptibles d'être formées à titre d'instructeurs du cours sur les avalanches. Pendant l'hiver 2000, trois d'entre elles suivront le cours de niveau I de la *Canadian Avalanche Association* et l'autre suivra le cours de niveau II dans l'Ouest du Canada.

Ensuite, elles participeront à titre d'instructeurs en cours de formation aux cours qui seront donnés plus tard cet hiver à Terre-Neuve.

Comme c'est souvent le cas, l'argent pose un problème. Quoique le projet ait été bien accueilli par les guides touristiques, certaines municipalités sont moins qu'enthousiastes, ne voulant pas savoir combien la mise en œuvre du programme va leur coûter.

Le projet ECAP a été présenté à un grand nombre de personnes lors du congrès SARSCANZ 99 tenu à St. John's (Terre-Neuve). Le projet prend fin en mars 2000 et les personnes qui l'ont organisé espèrent que leurs efforts contribueront à réduire le nombre de décès causés par les avalanches à Terre-Neuve. ■

Clair Israelson et Susan Hairstone, ECAP

Renseignements :

Clair Israelson

C.R. 1593, Banff (Alberta) T0L 0C0

Tél. : (403) 760-2520

Courriel : mtmngnit@telusplanet.net



- problème que posent les avalanches de neige à Terre-Neuve;
 - préparer un compte rendu sur les éléments du programme ECAP qui auront été présentés, sur les méthodes employées et sur les acquis.

Pendant l'hiver 1998-1999, Clair Israelson, Phil Hein et Randy Stevens ont donné un cours pour les motoneigistes et deux cours pour les skieurs, les névranchistes et les intervenants en recherche et sauvetage. La première leçon apprise, c'est que la culture des Terre-Neuviens

Équipez-vous auprès du service de ventes aux entreprises de la Mountain Equipment Co-op



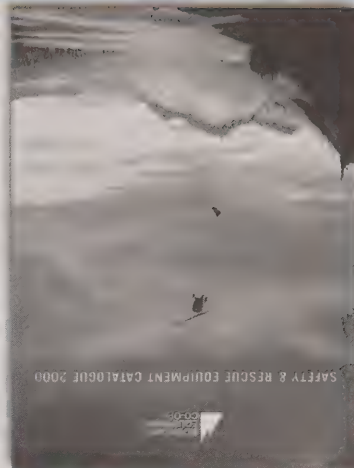
Le matériel pour les groupes de recherches et de sauvetage et pour d'autres organisations.

Notre spécialité: Le matériel de recherche et de sauvetage en milieu sauvage, le matériel et les câbles de sauvetage à grand angle, les vêtements pour toutes conditions.

Pour obtenir un catalogue gratuit, composer les numéros suivants: Amérique du Nord 1-800-661-7399 Appels internationaux ou locaux 604-876-8650

Télécopieur en Amérique du Nord 1-800-722-1960 Appels internationaux ou locaux 604-876-6590

WWW.MEC.CA



Les avalanches à Terre-Neuve

Petit test rapide : Quel est le risque naturel qui provoque le plus grand nombre de morts à Terre-Neuve?

Si vous avez répondu les avalanches, c'est sûrement que vous avez suivi le cours offert par l'*Eastern Canada Avalanche Project*. Au début des années 1990, Martin Batterson et David Liverman et leurs collègues du *Newfoundland Geological Survey* (NGS) fouillaient les données sur les risques naturels et furent surpris de découvrir que les avalanches de neige constituent le risque naturel qui cause le plus grand nombre de décès à Terre-Neuve. Jusqu'à présent, les recherches qu'ils ont effectuées ont porté sur 28 avalanches qui ont fait 34 morts et 21 blessés. Fait encore plus surprenant, 21 des victimes sont décédées lorsque les avalanches ont emporté leur domicile.

Le NGS a communiqué avec Alan Dennis, du *Canadian Avalanche Centre* (CAC), pour en apprendre plus long sur les avalanches et sur les programmes de sécurité. À l'automne 1996, lors du congrès *SARSCENE* de Halifax (Nouvelle-Écosse), M. Liverman a rencontré Phil Hein, représentant du CAC, pour discuter de la réduction du risque posé par les avalanches à Terre-Neuve. Cette rencontre a abouti à l'appui de Parcs Canada, en vertu du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et sauvetage (FNI) du Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS), et éventuellement, à la création de l'*Eastern Canada Avalanche Project* (ECAP).

Au printemps 1998, le CAC a engagé à contrat Clair Israelsen et Susan Hairtine et les a chargées d'élaborer et de gérer un projet de sensibilisation aux avalanches, de formation et de réduction du danger posé par les avalanches à Terre-Neuve. Le comité directeur du projet, formé de Bruce Jamieson, de Phil Hein et de Evan Mannert, a collaboré avec Clair et Susan pour finaliser les objectifs de l'ECAP. Ils ont convenu de ce qui suit :

- documenter les cas d'avalanches et les événements météorologiques qui les provoquent;
- donner aux spécialistes du NGS la possibilité d'approfondir leurs connaissances sur les avalanches;

- organiser des programmes de formation pour sensibiliser les skieurs, les motoneigistes, les intervenants en recherche et sauvetage et les autres amateurs de loisirs et former des enseignants de la région qui œuvrent dans le secteur en essor des loisirs et du tourisme d'aventure en vue de programmes de formation futurs à Terre-Neuve;
- forger des partenariats et créer un fonds permanent de documents de formation et d'ouvrages de référence sur la sécurité touchant les avalanches, et créer des liens avec le CAC;
- donner des présentations et préparer des publications pour sensibiliser le public au

Un névaplanchiste effectue un test de bloc à la main dans les monts Blowmedon (Terre-Neuve).



F O R M A T I O N

un véhicule de sauvetage. Il s'agit de mettre à l'abri les personnes menacées.

- Les réponses à ces questions sont conformes aux normes de l'industrie et peuvent différer des protocoles locaux. Le cas échéant, prière de suivre le protocole local établi par le directeur médical de la région.

Reproduit avec autorisation :
 Numéro décembre 1999-janvier 2000 de
 Canadian Emergency News
 C.P. 68010 28 Croufoot RPW
 Calgary Alberta T3G 3N8
 Courriel : cen@emsnews.com
 Site Web : <http://www.emsnews.com>



SARSCÈNE est une publication trimestrielle du Secrétariat national de recherche et de sauvetage. Traduction et révision par PHF. Editorial Services Inc. Conception et production par Savatine Communications. Impression par Gilmore Printing Services Inc. Photographie : p. 2, Tourisme Laval ; p. 4-5, Canadian Avalanche Centre ; p. 8, Canadian Mountain Rescue Association ; p. 9, Fondation Smaritski ; p. 10-11, Sauvage Canada Rescue ; p. 12, Scholastic, Wayne-Morris ; p. 13, Hamber Press Ltd.

Les options et les faits relatés dans ce bulletin relèvent des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les opinions ou positions du Secrétaire. Pour tout renseignement, veuillez vous adresser à :

SARSCÈNE

Téléphone : (613) 996-3035 ou 1 800 727-9414
Télécopieur : (613) 996-3746
Internet : jreanyp@sns.gc.ca or http://www.sns.gc.ca

Rédactrice : Louise Pilon
Rédactrice de numéro : Jennifer Kearney
Agence de communications : Isabelle Beaumont-Frenette
Stagiaire : Yvonne Lam
Renseignements sur la publicité : Jennifer Kearney, (613) 996-3035
Secrétariat national
Éditeur Standard Inc.
275, rue Slater, 4^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0K2
ISSN 1183-9036

SARSCÈNE

SARSCÈNE 2000	2
Que voulez-vous voir à SARSCÈNE 2000 ?	2
la recherche de partenaires pour les prochains SARSCÈNE	2
FORMATION	3
Test sur l'hypothermie	3
Réponses au test sur l'hypothermie	11
AVALANCHE	4
Les avalanches à Terre-Neuve	4
La famille Trudeau appuie la CMA	6
Association canadienne des chiens de sauvetage en avalanche	6
Facteurs contribuant aux accidents associés aux avalanches	8
PRÉVENTION	9
Financement pour la prévention des blessures	9
PROFIL DE SARSCÈNE	10
Le groupe bénévoles	10
Sauvage Canada Rescue	10
BIBLIOTHÈQUE SARSCÈNE	12
SAR: When Disaster Strikes	12
Basic Ground SAR in Canada	12
Will Anyone Search for Danny?	13
CALENDRIER	14

TABLE DES MATIÈRES

Que voulez-vous voir à SARSCÈNE 2000 ?

SARSCÈNE 2000 mettra en vedette l'assortiment habituel d'exposés pratiques et de conférences, un salon professionnel, les jeux de SARSCÈNE et des démonstrations.

C'est toujours un défi de mettre sur pied un programme intéressant pour les congressistes. Vous pouvez nous aider en nous faisant savoir ce que vous voulez voir à Laval. Connaissez-vous quelqu'un qui serait un excellent conférencier ? Croyez-vous qu'un aspect particulier de la recherche et du sauvetage devrait être abordé ?



Le Cosmodome est l'une des nombreuses attractions de Laval (Québec).

Vous êtes-vous déjà demandé comment nous choisissons où se déroule SARSCÈNE chaque année ? Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) a fixé des critères qui régissent la sélection de l'emplacement du congrès : la facilité d'accès de l'endroit, la disponibilité de salles de réunion et de chambres pour héberger les participants, etc.

Toutefois, il demeure que l'élément le plus important de la recette, c'est un partenaire ! Chaque année, le SNRS s'unit à un autre organisme pour tenir et planifier le congrès. Si vous pensez que l'emplacement rêvé d'un congrès futur ne se trouve pas plus loin que votre « cour », nous vous invitons à prendre connaissance du calendrier ci-contre et à communiquer avec nous pour obtenir des renseignements sur les modalités de présentation d'une proposition.

Vous voulez soumettre toute information à :

Louise Pilon
Présidente du SNRS pour SARSCÈNE 2000
Chef, Services à la clientèle
Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0K2
Tél : (613) 996-3035
ou 1 800 727-9414
Téléc : (613) 996-3746
Courriel : jennifer@sns.gc.ca

À la recherche de partenaires pour les prochains SARSCÈNE

Pour obtenir des renseignements ou envoyer une proposition, veuillez vous adresser à :

Louise Pilon, Chef, Services à la clientèle
Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0K2
Tél : (613) 996-3642 ou 1 800 727-9414
Téléc : (613) 996-3746
Courriel : louisep@sns.gc.ca

DATE LIMITE DE PRÉSENTATION DES PROPOSITIONS	RÉGION	ANNÉE
--	--------	-------

1 ^{er} juillet 2000	Est	2002
1 ^{er} juillet 2001	Centre	2003
1 ^{er} juillet 2002	Ouest	2004

Veuillez noter qu'il y avait une erreur dans les dates publiées dans l'édition du printemps 1999.

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage

SAR SCÈNE

Hiver 2000 Volume 9, numéro 3

**REPORTAGES
SPECIAUX**

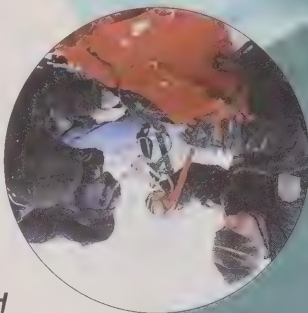
Les avalanches à Terre-
Neuve et au Labrador

*La Canadian
Avalanche Association*

Voire bibliothèque
de recherche et de sauvetage

Association canadienne
des chiens de sauvetage
en avalanche

Test sur l'hypothermie



Secrétariat national
Recherche et sauvetage
National Search and
Rescue Secretariat



POSTES CANADA
CANADA POST



Poste payé
Publications Mail
1713825

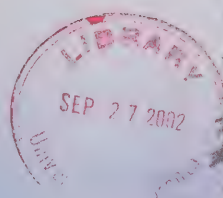
Canada

CA1
NS
-S16

Government
Publications

SAR SCENE

Special Pre-Workshop Edition



**SARSCENE 2001:
SAR NORTH OF 60°**

**WHITEHORSE, YUKON,
SEPTEMBER 12 - 15, 2001**

Canada



National Search and
Rescue Secretariat

Secrétariat national
Recherche et sauvetage

CANADA



POSTES

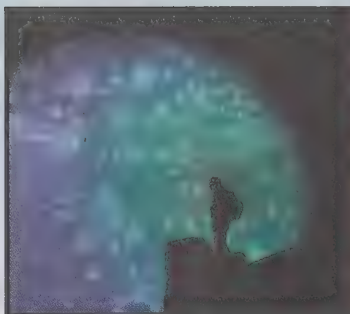
POST

CANADA

Postage paid
Publications
Mail

Port payé
Poste-
publications

1713825



SARSCENE 2001

SAR North of 60° – 10th Annual SAR Workshop

WHITEHORSE, YUKON • SEPTEMBER 12-15, 2001

IT'S NOT THE GOLD RUSH, IT'S THE SARSCENE RUSH!

That familiar feeling is in the air again. The 10th annual SARSCENE Workshop is less than a month away. Annually since 1992, the NSS sponsors a SARSCENE Workshop to advance and promote Search and Rescue (SAR) in Canada by providing a forum for the exchange of information among occupational and volunteer SAR specialists, and to showcase SAR-related equipment and technology.

The largest search and rescue workshop in Canada, SARSCENE 2001 will take place in Whitehorse, Yukon, 12 – 15 September, 2001. "SAR North of 60°" is the theme of SARSCENE 2001. The host is Whitehorse District Search and Rescue (WDSAR), assisted by the Yukon Emergency

Measures Organization (EMO). The Workshop helps SAR providers, whether paid or unpaid, work better to save lives and prevent injuries.

SAR presentations will run from Thursday afternoon to Saturday morning, with SARSCENE speakers sharing their experience with their audiences. Among this year's presenters are the Washington

Emergency Management Division's Chris Long on leadership in SAR, and NSS's Mark McGaraughty with a workshop on federal SAR prevention strategies.

Always a hit with the crowds are the SAR demonstrations. This year there will be fast water rescue demonstrations, a SAR Tech parachute drop and a helicopter sling demo.

The outdoor skills of the fifth annual SARSCENE Games are also very popular. The Games will involve stations which each team must visit to demonstrate skills found in SAR operations.

There is a great group of diverse organizations at this year's trade show.

Stop by their booths at the Mount McIntyre Recreation Centre Thursday afternoon to Saturday morning to see what is new in marine, air and ground SAR goods and services.

Pre-workshop training sessions are another chance for SAR enthusiasts to learn. Featured this year is a night search workshop by Ken Snider (SARBC), a low-angle rescue course by Allan Thomas Jr. (Toronto Fire Department), a dog clinic by Kirstie Simpson (WDSAR), a SAR management workshop by Rick Lavalla (ERI), and a tracking workshop by Wayne Merry (Context North). For more information on the pre-workshops contact Diane Miller at the NSS at 1-800-727-9414, (613) 992-8215, or dmiller@nss.gc.ca.



Accommodations

WESTMARK WHITEHORSE HOTEL AND CONFERENCE CENTRE

1-800-544-0970 (central reservations)
(867) 393-9700, Fax: (867) 668-2789

Standard single/double \$105.00 + tax

WESTMARK KLONDIKE INN

1-800-544-0970, (central reservations)
(867) 668-4747, Fax: (867) 667-7639

Standard single/double \$105.00 + tax

BEST WESTERN GOLD RUSH INN

1-800-528-1234, 1-800-764-7604 Alaska
1-800-661-0539 Yukon/northern BC
Fax: (867) 668-7432

E-mail: goldrush@yknet.yk.ca

Standard single \$105.00 + tax
Standard double \$115.00 + tax
2-bedroom suite \$149.00 + tax
King suite \$169.00 + tax, \$189.00 + tax

THE BONANZA INN

(867) 668-4545, Fax: (867) 668-6538

Standard single/double \$85.00 + tax

EDGEWATER HOTEL

(867) 667-2572, Fax: (867) 668-3014

Standard single \$105.00 + tax
Standard double \$119.00 + tax

THE STRATFORD MOTEL

(867) 667-4243, Fax: (867) 668-7432

Standard single/double \$85.00 + tax

HIGH COUNTRY INN

1-800-554-4471, Fax: (403) 667-6457
E-mail: highcinn@yknet.yk.ca

Standard double/twin \$109.00 + tax
Standard double/double \$119.00 + tax
Mini suite w/ kitchenette \$129.00 + tax
Executive suite single Jacuzzi \$139.00 + tax
Executive suite double Jacuzzi \$159.00 + tax
Presidential suite \$199.00 + tax

No provincial sales tax in the Yukon!

GST (7%) still applicable. —



Travel Information

AIRFARES

The two national airlines that fly into Whitehorse are Air Canada (1-800-361-7585) and Canada 3000 (1-866-377-3030). Please remember to mention the SARSCENE 2001 event number CV870392 if booking your flight with Air Canada and ensure the event number appears on the tour code box of your ticket.

Since there are not many flights to Whitehorse, there are a limited number of seats available, so BOOK EARLY!!

Prices quoted below are estimates for weekend flights, round trip for one adult.

Weekday flight times and last minute bookings will increase costs.

Halifax — Whitehorse	\$1100
Toronto — Whitehorse	\$750
Vancouver — Whitehorse	\$300

CAR RENTAL RATES

Budget rentals at airport terminal:

Economy	\$42.00/day
Compact	\$44.00/day
Intermediate	\$46.00/day
Full Size	\$48.00/day

Budget rentals have 100 free kilometres per day, and \$0.35 each extra kilometre.

National and Hertz are also located at the airport terminal —

SARSCENE 2001 SCHEDULE

All events take place at the Mount McIntyre Recreation Centre unless otherwise noted.

WEDNESDAY, SEPTEMBER 12

14:00-20:00 Registration & Information
(Westmark Whitehorse Hotel)
15:00-17:00 Registration & Information
(Westmark Klondike Hotel)
08:00-17:00 SARSCENE Games
19:00-22:00 Meet & Greet (Location TBD)

THURSDAY, SEPTEMBER 13

07:00-17:00 Registration & Information
08:00-09:30 Pancake Breakfast
09:30-10:30 Opening Ceremonies
10:30-11:00 Break
11:00-12:00 Educational Sessions
12:00-13:15 Lunch with the Exhibitors
13:00-17:00 Trade Show
13:00-17:00 Silent Auction Items
13:15-14:15 Educational Sessions
14:15-14:45 Coffee Break
14:45-15:45 Educational Sessions
16:00-17:00 Educational Sessions
Evening Evidence Search Volunteer Event
(Downtown hotel TBD)

FRIDAY, SEPTEMBER 14

08:00-17:00 Registration & Information
09:00-17:00 Trade Show
09:00-17:00 Silent Auction Items
08:15-09:15 Educational Sessions
09:30-10:30 Educational Sessions
10:30-11:00 Coffee Break
11:00-12:00 Educational Sessions
12:00-13:15 Lunch with the Exhibitors
13:15-14:15 Educational Sessions
14:15-14:45 Coffee Break
14:45-15:45 Educational Sessions
16:00-17:00 Educational Sessions
Evening Volunteer Appreciation Casino Night
(Downtown hotel TBD)

SATURDAY, SEPTEMBER 15

08:00-12:00 Registration & Information
09:00-12:00 Trade Show
09:00-12:00 Silent Auction Items
08:15-09:15 Educational Sessions
09:30-10:30 Educational Sessions
10:30-11:00 Coffee Break
11:00-12:00 Educational Sessions
12:00-13:15 Lunch (Delegates choice)
13:30-16:30 SAR Demonstrations
(Collins High School, Riverdale)
18:30-22:00 2001 Awards Banquet
(Location TBD)

TOO BUSY TO MAKE YOUR OWN RESERVATIONS?

You can contact Convention Connections for all your air, car and hotel needs. Convention Connections is the official housing bureau for the 2001 Whitehorse Workshop. Reservations may be made by calling 1-800-465-5355, fax 902-423-7552 or online at www.conventionconnections.com.

YUKON GOLD

Many phrases try to capture the majesty and splendour of the Yukon Territory: "Canada's True North," "Where the Mountains Meet the Sky"... It has so many breathtaking vistas. Mount Logan, the highest point in Canada at 6,050 metres (19,850 ft) above sea level, rises imposingly above Kluane National Park. Lush valleys separate mountain ranges, and vast icefields lie high among the peaks. One of the world's largest non-polar ice caps, the St. Elias icefield, is in the same mountain range as Mount Logan, the St. Elias Mountains.

Although most of Yukon is a watershed for the Yukon River and its tributaries, the northern and southeastern regions drain into the Mackenzie River system, then north into the Arctic Ocean. The Territory has 30,000 residents, with the city of Whitehorse being the capital and population centre.

The landscape is teeming with nature and animal life, including Grizzly bears. Yukon is home to 25 per cent of all Grizzlies in Canada. In the spring, hundreds of thousands of birds migrate to the north. Bowhead and beluga whales slice through the chilly waters of the Beaufort Sea, while seals play near and on the beaches.



Frantic Follies, a show from the gold rush era, is a popular Whitehorse attraction.

The climate is just as surprising as the land. Spring brings the bird migration and the rushing rivers; summer brings

long days and the midnight sun, while the Northern Lights (aurora borealis) shimmer and dance in the frigid winter sky.

The temperatures swing as easily as the seasons. The city of Whitehorse has average temperatures of -19°C in January and 14°C in July. The record high for the city is 34°C , but the record low for the city is -52°C !

The history and culture of Yukon are as old as any in North America. The old name for the area was Beringia. About 20,000 years ago, North America was connected with Eurasia (Siberia) by a land bridge across which people migrated into the new land now called Alaska and Yukon. The territory is named after these people, who are now known as the Yukon First Nations. They belong to one of eight Athapaskan or Tlingit language families. Their culture is based on two clans: Wolf and Crow. When they marry, it is always to someone of the opposite clan: Wolf marries Crow and vice versa. Because these clans are matriarchal the children belong to the clan of their mothers. Of the present Territory population, 20 per cent are of Aboriginal origin.

The European influence of Yukon began in the 1840s with the explorations of Robert

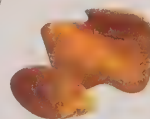
Campbell and John Bell, Hudson's Bay Company fur traders. A number of trading posts were built along the Yukon Territory River to expand the fur trade. In 1870, the Canadian government acquired the Yukon Territory from the Hudson's Bay Company and made it part of the Northwest Territories. In the 1890s, major gold deposits were found in the Klondike River region and nearly 100,000 people arrived in search of gold.

With the flood of new people settling down in the Yukon Territory, a local government had to be created. In 1895, Yukon was made a separate district and then a separate territory in 1898 with Dawson City as its capital. Whitehorse became the capital in 1952.

The present form of government consists of a premier, a federally appointed commissioner, an elected 14-member legislative assembly, and a five-member cabinet appointed by the majority party of the assembly. The Territory sends one senator and one representative to the national Parliament.

The Yukon Territory has a strong economy based on mining, its largest industry. Lead, zinc, silver, gold, and copper are the most common minerals. Tourism is the second most important industry as the Territory's history and beautiful landscape draw visitors from around the world.

Transportation in Yukon is limited at best. For years, canoes and paddleboats plied the Yukon River and its tributaries because they were the main travel arteries. The White Pass and Yukon Railway between Whitehorse and Skagway, Alaska, so busy during the gold rush of the 1890s, does not handle



regular traffic any more. A number of all-weather roads such as the Alaska Highway service only a few of the towns and villages. Air transportation now plays a vital role to many Yukon communities because so many are accessible by air only. There is also an international airport at Whitehorse. While the only direct flights from the rest of Canada are from Vancouver and Edmonton, there are direct flights from Berlin to Whitehorse via Greenland nearly every day in the summer. Germans make up the largest percentage of tourists to Yukon.

Finally, Yukon has an abundance of activities for any visitor, including rafting, canoeing, kayaking, hiking, biking, horseback riding, skiing, snow shoeing and snowmobile adventures. As well, Yukon is home to the toughest dog sled race in the world. International visitors travel to Whitehorse to see the "Yukon Quest", a grueling 1600-kilometre trek through harsh terrain from Whitehorse to Fairbanks, Alaska.

Steeped in history, overflowing with culture, shimmering with beauty, Yukon is an exciting and friendly land to visit. Maybe one of Yukon's greatest poets said it best:

"...It's the great, big, broad land 'way up yonder,
It's the forests where silence has lease;
It's the beauty that thrills me with wonder,
It's the stillness that fills me with peace."

ROBERT W. SERVICE, "THE SPELL OF THE YUKON" ■

Jon Elliott, Co-op student, Mount Saint Vincent University

Enjoy the Yukon wilderness while you are there!

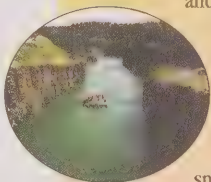
Whitehorse tourism providers have gathered a sampling of small to mid-size adventures for SARSCENE attendees. Operators have all agreed to allow WDSAR to accept the booking fees as a fund-raiser, so by joining in an adventure you will be supporting volunteer SAR activities in Yukon.

MILES CANYON GOLD RUSH FLOAT TRIP

2 hrs, Sept. 10 or 14, Cost: \$52

This gold panning trip is a smooth water adventure for all ages and abilities. Try your hand at gold panning on this gentle float trip in a replica of a stamper's raft. Visit the archeological site of Canyon City and float through beautiful

Miles Canyon on the Yukon River. A knowledgeable and experienced guide will share with you the historic lore and natural splendour of Yukon.



WHITE PASS & YUKON ROUTE NARROW GAUGE RAILWAY EXCURSION

1 day, Sept. 9, Cost: \$146

Against all odds, this iron trail was born of the 1898 Klondike Gold Rush and built through some of the North's most ruggedly beautiful terrain. Today, it's a comfortable ride in refurbished train cars following the original route of the hopeful stampedeers of 1898. Leave Whitehorse at 8 a.m. for Fraser then board the train and travel through the White Pass to Skagway. Have lunch in Skagway then return by motor-coach to Whitehorse by 6 p.m.



YUKON RIVER CANOE TRIP

1 day Sept. 17, Cost: \$80

This is a 5 to 6 hour trip (20 miles) from downtown Whitehorse to the foot of Burma Rd., with a lunch stop just below Takhini River at Egg Island campsite.

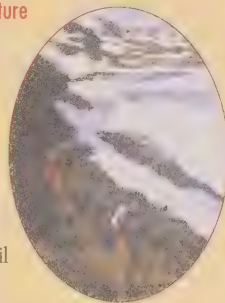


CHILKOOT PASS BACKPACK

4 days, Sept. 8 - 11,

Cost: \$490+GST

Beginning in Dyea (Alaska) hike the famous Chilkoot Trail from coastal rainforest over alpine tundra in the pass and down to boreal forest and the headwaters of the Yukon River. US Park Rangers and Canadian Park Wardens describe SAR challenges and methods on the Chilkoot Trail today. You will carry your own pack with the necessary lightweight equipment and part of the grub for the days on the trail.



HIKING/CANOEING IN KLUANE COUNTRY

2 days, Sept. 11 - 12, Cost: \$300

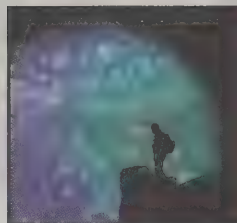
Where majestic Kathleen Lake drains into its outlet we start our paddle across a chain of lakes with excellent fishing for grayling and rainbow trout. After three hours of canoeing, we shoulder our backpacks and head up the trail along Granite Creek to make camp on the shore of a pristine mountain lake. We have the evening off to explore untouched wilderness at its best and admire the famous peaks of Kluane National Park towering in the distance. The next morning we descend the trail and canoe back to our starting point.



To receive an e-mail or fax brochure with more information e-mail dnorman@yknet.yk.ca, or leave a message with Denise Norman at (867) 668-5013. All trips require a deposit by August 24 and are subject to cancellation if minimum numbers of participants do not book by deposit date. ■

SARSCENE Workshop is dedicated to advancing and promoting the level of Search and Rescue (SAR) in Canada by providing a forum for the exchange of information among occupational and

volunteer SAR specialists, and to showcase SAR-related equipment and technology. The largest search and rescue workshop in Canada, SARSCENE 2001 will take place in Whitehorse, Yukon, 12 – 15 September, 2001. The workshop helps SAR providers, whether paid or unpaid, work better to save lives and prevent injuries.



SARSCENE 2001

SAR North of 60° – 10th Annual SAR Workshop

WHITEHORSE, YUKON • SEPTEMBER 12-15, 2001

WORKSHOP REGISTRATION

NAME			
ORGANIZATION			
ADDRESS			
CITY	PROVINCE/STATE	COUNTRY	POSTAL/ZIP CODE
PHONE ()	FAX ()	E-MAIL	
<input type="checkbox"/> I authorize SARSCENE 2001 to disclose contact information obtained from my registration for mailing, faxing and e-mailing purposes by commercial enterprises to assist with the funding of SARSCENE 2001.			
<input type="checkbox"/> Please send me information about the pre-workshop courses. (Fees and payment will be handled by course instructors.)			

AWARDS BANQUET

- ☐ I will attend the Awards Banquet
☐ I will have _____ guest(s) accompanying me to the Banquet
☐ Vegetarian*
☐ Allergic to seafood/shellfish/fish*

* For planning purposes only.
You are still responsible for ensuring your dinner is suitable for you.

REGISTRATION FEES

	FEE	NUMBER	TOTAL
Workshop	\$90 x	_____	\$ _____
Workshop Total			\$ _____ (1)
BANQUET			
Registrant	\$20 x	_____	\$ _____
Guest	\$40 x	_____	\$ _____
Banquet Total			\$ _____ (2)
TOTAL AMOUNT DUE (1+2)			\$ _____

METHOD OF PAYMENT

- ☐ I am enclosing a cheque or money order made payable to SARSCENE 2001

I will pay by: ☐ MasterCard ☐ Visa

Card # _____

Exp. Date ____/____

Signature _____

Cheques or money orders must be made payable to SARSCENE 2001 and mailed to the National Search and Rescue Secretariat with the registration form. No reimbursement for cancellations after September 1, 2001. All cancellations must be received in writing.

SARSCENE 2001 CHALLENGE GAMES REGISTRATION

TEAM NAME		CONTACT NAME	
ADDRESS			
CITY	PROVINCE/STATE	COUNTRY	POSTAL/ZIP CODE
PHONE ()	FAX ()	E-MAIL	
TEAM MEMBERS: (4 PER TEAM)	1.	2.	
	3.	4.	

- ☐ Please send me more information on the Games.
 * All members are required to register

FOR MORE INFORMATION, PLEASE CONTACT

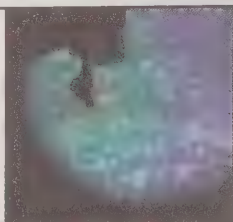
General Inquiries/ Presentations/Awards Registration Games Trade Show	Diane Miller (613) 996-3035 or 1 800 727-9414 Lynn Tremblay (613) 996-4737 or 1 800 727-9414 John Chaffey (613) 996-3727 or 1 800 727-9414 Louise Crone (613) 996-3590 or 1 800 727-9414	dmiller@nss.gc.ca ltremblay@nss.gc.ca jchaffey@nss.gc.ca lcrone@nss.gc.ca
--	---	--

RETURN FORM TO

LYNN TREMBLAY
 SARSCENE 2001 Registrar
 National Search and Rescue Secretariat
 275 Slater Street, 4th Fl, Ottawa, ON K1A 0K2
 Fax: (613) 996-3746

SARSCÈNE pour favoriser l'avancement et la promotion de la recherche et du sauvetage (R-S) au Canada, en offrant un forum où les spécialistes de la R-S, professionnels comme bénévoles, peuvent se livrer à des échanges de renseignements,

et aussi pour mettre en évidence ce qu'il y a de plus nouveau en fait de matériel et de technologie de R-S. SARSCÈNE 2001, la plus importante de toutes les rencontres organisées dans le domaine de la R-S, se tiendra à Whitehorse, dans le Yukon, du 12 au 15 septembre. Le congrès aide tous les fournisseurs de services de R-S, rémunérés et bénévoles, à travailler plus efficacement à sauver des vies et prévenir les blessures.



SARSCÈNE 2001

R-S au nord du 60^e parallèle - 10^e Congrès SARSCÈNE
WHITEHORSE, YUKON • DU 12 AU 15 SEPTEMBRE, 2001

FORMULAIRE D'INSCRIPTION AU CONGRÈS

NOM	ORGANISME	ADRESSE	VILLE	PROVINCE OU ÉTAT	PAYS	COURRIEL
<input type="checkbox"/> Je donne à SARSCÈNE 2001 l'autorisation de divulguer certains renseignements (pour envoi postal, télécopie et courriel) aux entreprises commerciales aidant au financement de SARSCÈNE 2001.						
<input type="checkbox"/> Veuillez m'envoyer des renseignements sur les atelières pré-congrès de SARSCÈNE 2001. (Frais et paiements sont la responsabilité des instructeurs.)						

BANQUET

FRAIS D'INSCRIPTION

MODE DE PAIEMENT

<input type="checkbox"/> J'assisterai au banquet de remise des prix	<input type="checkbox"/> Je serai accompagn(e) de _____	<input type="checkbox"/> Végétarien(ne) *	<input type="checkbox"/> Allergie aux fruits de mer/mollusques/poissons *	* À des fins de planification seulement. Vous demeurez responsable de vous assurer que le repas vous convient.	
Invité(s)		BANQUET			
Congrès		Total pour le congrès		Total pour le banquet	
90 \$ x _____		20 \$ x _____		40 \$ x _____	
FRAIS		NOMBRE		TOTAL	
_____ \$		_____ \$		_____ \$	
(1)				(2)	
_____ \$		_____ \$		_____ \$	
Invité		Total pour le banquet		SOMME TOTALE DUE (1+2) \$	
Participant inscrit					
Date d'expiration _____/_____/_____		Signature _____		Les chèques ou mandats doivent être faits à l'ordre de SARSCÈNE 2001 et posés avec le formulaire d'inscription au Secrétariat national de recherche et de sauvetage. Les inscriptions annulées après le 1 septembre 2001 ne seront pas remboursées. Nous devons recevoir toutes les annulations par écrit.	
N° de carte _____		Date d'expiration _____/_____/_____		Signature _____	
Paiement par : <input type="checkbox"/> MasterCard <input type="checkbox"/> Visa		N° de carte _____		Signature _____	
Ci-joint un chèque ou mandat-poste à l'ordre de SARSCÈNE 2001		Date d'expiration _____/_____/_____		Signature _____	

DEFI SARSCÈNE 2001 - INSCRIPTION DES JEUX

NOM DE L'ÉQUIPE		NOM - PERSONNE-RESSOURCE		ADRESSE		VILLE		PROVINCE OU ÉTAT		PAYS		CODE POSTAL		TÉL. ()		TÉL. ()		COURRIEL	
MEMBRES DE L'ÉQUIPE (4)		1.		2.		3.		4.											
<input type="checkbox"/> Veuillez m'envoyer de l'information sur les jeux de SARSCÈNE 2001																			
* Tous les membres doivent s'inscrire.																			

POUR TOUT RENSEIGNEMENT SUPPLÉMENTAIRE, VEUILLEZ COMMUNIQUER AVEC :

Renseignements généraux/Présentations/Prix	Diane Miller	(613) 996-3035 ou 1 800 727-9414	dmiller@nss.gc.ca
Inscriptions	Lynn Tremblay	(613) 996-4737 ou 1 800 727-9414	ltremblay@snrs.gc.ca
Jeux	John Chaffey	(613) 996-3727 ou 1 800 727-9414	jchaffey@snrs.gc.ca
Salon commercial	Louise Croone	(613) 996-3590 ou 1 800 727-9414	lcroone@snrs.gc.ca
LYNN TREMBLAY Secrétariat national de recherche et de sauvetage 275, rue Slater, 4 ^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0K2 Télé. : (613) 996-3746			

Profitez-en pendant que vous y êtes!

Les exploitants en tourisme de Whitehorse ont dressé une liste de courtes et moyennes excursions en pleine nature et nous les offrons aux participants à SARSCÈNE. Nos exploitants en tourisme ont tous convenu de remettre les frais de réservation à WDSAR à titre de contribution à sa collecte

de fonds. Par conséquent, en partant à l'aventure chez nous, vous appuierez aussi les activités de nos volontaires en recherche et sauvetage.

EN RADEAU DE CHERCHEUR D'OR DANS LE CANYON MILES

2 hrs - 10 ou 14 sept., Coût : 52 \$

Cette excursion de prospection est une randonnée nautique facile pour tous les âges et toutes les capacités physiques. Tentez votre chance comme chercheur d'or pendant

cette promenade sur un radeau qui est la réplique de ceux utilisés à l'ère de la Ruée vers l'or. Visitez le site archéologique de Canyon City et laissez-vous porter par les eaux du Yukon dans le canyon Miles. Un guide chevronné qui sait tout de la région vous expliquera l'épopée de la Ruée vers l'or

et les splendeurs naturelles du Yukon.

EN CHEMIN DE FER À VOIE ÉTROITE SUR LA LIGNE WHITE PASS & YUKON

Un jour - le 9 sept., Coût : 146 \$

Malgré tous les obstacles, cette ligne de chemin de fer est née de la Ruée vers l'or du Klondike, en 1898, et traverse certains

des plus beaux sites sauvages et accidentés du Nord. Aujourd'hui, le voyage se fait confortablement dans des wagons tout neufs qui suivent le trajet d'origine

d'esprit de 1898. Partant de Whitehorse à 8 h pour aller prendre le train à Fraser,

les voyageurs traversent le col des montagnes White et se rendent à Skagway. Là, après le repas du midi, tout le monde prend l'autocar et rentre à Whitehorse vers 18 h.

EXCURSION EN CANOT SUR LE YUKON

Un jour - le 17 sept., Coût : 80 \$

Excursion de 5 à 6 heures (20 miles) du centre de Whitehorse jusqu'au pied du chemin Burma. Pause-repas juste en bas de la rivière Takhini au camp d'Igg Island.



elles ne desservent que quelques villes et villages. Le transport aérien joue maintenant un rôle essentiel pour de nombreuses collectivités du Yukon, car il constitue le seul moyen de transport des voyageurs et des marchandises. Whitehorse dispose également d'un aéroport international. Bien que les seuls vols directs a des vols directs de Berlin à Whitehorse via le Groenland pratiquement tous les jours en été. Les Allemands constituent en effet le plus important pourcentage de touristes du Yukon!

Enfin, le Yukon offre une foule d'activités à tous les visiteurs. On y pratique le canoë, le kayak, la descente de rivière en radeau pneumatique, la randonnée, la bicyclette, l'équitation, le ski, la raquette et la motoneige. C'est également au Yukon que se déroule la course d'attelage de chiens la plus « extrême » du monde. Des gens de tous les pays se rendent à Whitehorse pour assister à la « Yukon Quest ». Particulièrement éprouvante, la course de 1 600 km est un parcours sur terrain difficile, de Whitehorse à Fairbanks, en Alaska.

Marqué par l'histoire, débordant de culture, d'une beauté époustouflante, le Yukon est une terre passionnante et accueillante à visiter. Mais peut-être vaut-il la peine de céder ici la parole à l'un des plus grands poètes du Yukon :

C'est une terre magnifique et grande qui s'élève à l'assaut du ciel.

C'est la forêt où le silence est roi;

C'est la beauté qui nous étreint le cœur,

C'est la quiétude qui m'apporte la paix.

« THE SPELL OF THE YUKON », ROBERT W. SERVICE
Jon Elliott, étudiant inscrit à un programme d'alternance travail-études, Université Mount Saint Vincent

RANDONNÉE PÉDESTRE AU COL CHILKOOT

4 jours - du 8 au 11 sept., Coût : 490 \$ + TPS

À partir de Dyea (Alaska) fatigues une randonnée sur la célèbre piste Chilkoot, depuis la

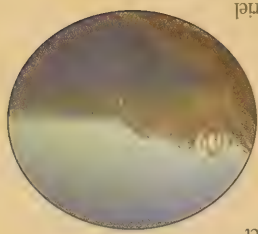
forêt pluviale côtière en passant par la toundra alpine et la forêt boréale jusqu'au cours supérieur du fleuve Yukon. Du côté américain comme du côté canadien, des conservateurs de parc vous décriront les débuts et les méthodes de recherche et de sauvetage sur la piste Chilkoot aujourd'hui. Vous porterez votre propre sac à dos contenant du matériel léger et une partie des provisions nécessaires pendant l'excursion

À PIED ET EN CANOT DANS LE PARC KLUANE

2 jours - 11 et 12 septembre Coût : 300 \$

Au bout de trois heures, nous laissons les canots au bord du lac et, sac à dos, nous prenons la piste qui longe le ruisseau Granite et mène à notre campement sur les rives d'un lac de montagne aux eaux vierges. La soirée se passe à explorer la nature sauvage à son meilleur et à admirer, les célèbres pics montagneux du parc national Kluane. Le lendemain matin, nous redescendons la piste jusqu'à nos canots et quelques coups d'aviron nous ramènent à notre point de départ.

Alin de recevoir un courtlet ou une brochure par télécopieur, envoyez un courtlet à dnorman@ymt.net.yk.ca, ou laissez un message à Denise Norman au (867) 668-5013. Toutes les excursions requièrent un dépôt d'ici au 24 août et sont sujettes à être annulées si un nombre minimum de participants n'est pas atteint à la date du dépôt.



LE GRAND YUKON

Il y a une foule d'expressions qui essaient de rendre toute la majesté et le caractère frappant du

territoire du Yukon : le Grand Nord du Canada, là où la montagne rencontre le ciel... Il ne manque pas de panoramas à vous couper le souffle. Le Mont Logan, qui culmine à 6 050 m au-dessus du niveau de la mer, est le plus haut sommet du Canada et domine de façon imposante la géographie du territoire et le Parc national Klondike. Des vallées verdoyantes séparent les chaînes de montagnes et d'immenses champs de glace s'étendent en hauteur entre les pics de montagnes. Le champ de glace St. Elias, qui appartient à la même chaîne de montagnes que le Mont Logan, les Monts St. Elias, renferme les plus grandes calottes glaciaires de monde, à l'extérieur des calottes polaires.

Baie d'Hudson venus explorer le territoire. Plusieurs postes de traite ont alors été aménagés le long du Yukon pour donner de l'expansion au commerce des fourrures. En 1870, le gouvernement canadien achète le Yukon à la Compagnie de la Baie d'Hudson et l'intègre aux Territoires du Nord-Ouest. Dans les années 1890, on découvre d'importants gisements d'or dans la région du Klondike et près de 100 000 personnes arrivent au Yukon. C'est la ruée vers l'or.

Avec l'afflux de cette nouvelle population qui s'établit au Yukon, le gouvernement canadien met en place des institutions locales. Le Yukon devient un district distinct en 1895 puis un territoire autonome en 1898, avec Dawson City comme capitale. Whitehorse devient la capitale en 1952.

L'actuel gouvernement du Yukon comprend un premier ministre, un commissaire nommé par le gouvernement fédéral, et une assemblée législative de 14 députés ainsi qu'un cabinet de cinq membres nommés par le parti majoritaire de l'assemblée. Le territoire est représenté par un sénateur et un député au Parlement. Le Yukon a une économie vigoureuse dominée par l'exploitation minière. Les métaux comme le plomb, le zinc, l'argent, l'or et le cuivre sont les plus courants. Le tourisme est la seconde industrie en importance puisque l'histoire du territoire et ses magnifiques paysages attirent des visiteurs du monde entier. Les moyens de transport dans le territoire sont limités voire inexistant. Pendant des années, les canoës et les navires à aube ont vogué sur le fleuve Yukon et ses affluents qui constituaient les principales artères de la région. Le White Pass and Yukon Railway, qui assurait le transport de quantités de voyageurs entre Whitehorse et Skagway (Alaska) à l'époque de la ruée vers l'or, dans les années 1890, n'assure plus de lignes régulières. Quant aux routes praticables en toutes saisons, comme la route de l'Alaska,

Bien que la plus grande partie du territoire constitue le bassin hydrographique du fleuve Yukon et de ses affluents, les cours d'eau des régions du Nord et du Sud-Est se déversent dans le réseau du fleuve Mackenzie qui se jette au nord dans l'océan Arctique. Le territoire compte 30 000 habitants, Whitehorse étant à la fois la capitale et le centre le plus peuplé. Le paysage est en harmonie avec la nature et le règne animal. Le Yukon abrite 25 p. 100 des populations de Grizzlis du Canada. Au printemps, des centaines de milliers d'oiseaux migrent en colonies vers le nord. La balaine boréale et le béluga glissent dans les eaux glacées de la mer de Beaufort tandis que les phoques jouent sur les plages ou à proximité du rivage.



Les Frantic Folies, un spectacle provenant de l'époque de la ruée vers l'or, est une populaire attraction touristique.

Les Premières nations du Yukon et le territoire portent leur nom. Ils appartiennent à l'une des huit familles linguistiques —athapascanes ou tlingites. La culture de ces peuples est fondée sur deux clans : celui du Loup et celui du Corbeau. Les mariages se font toujours avec une personne de l'autre clan. Ces clans sont également de culture matrilinéaire, ce qui signifie que les enfants appartiennent au clan de leur mère. Par rapport à l'ensemble de la population du territoire, 20 p. 100 des habitants sont d'origine autochtone. L'influence européenne au Yukon s'est fait sentir à partir des années 1840, avec l'arrivée de Robert Campbell et de John Bell, traitants de fourrure de la Compagnie de la

Le climat est tout aussi surprenant que le paysage. Le printemps ramène les oiseaux migrateurs et libère les rivières des glaces tandis que l'été rallonge les jours jusqu'au soleil de minuit, alors que les

Hébergement

WESTMARK WHITEHORSE HOTEL AND CONFERENCE CENTRE

1-800-544-0970 (réservations centrales)
(867) 393-9700, Téléc. : (867) 668-2789
Chambre standard simple ou double 105,00 \$ + taxe

WESTMARK KLONDIKE INN

1-800-544-0970, (867) 668-4747
Téléc. : (867) 667-7639

Chambre standard simple ou double 105,00 \$ + taxe

BEST WESTERN GOLD RUSH INN

1-800-528-1234, 1-800-764-7604 Alaska
1-800-661-0539 Yukon, Nord de C.B.

Téléc. : (867) 668-7432

Courriel : goldrush@ykncl.yk.ca

Chambre standard simple 105,00 \$ + taxe

Chambre standard double

Suite 2 chambres

Suites royales 169,00 \$ + taxe

(867) 668-6538

(867) 668-4545, Téléc. : (867) 668-6538

THE BONANZA INN

Chambre standard simple ou double 85,00 \$ + taxe

EDGEWATER HOTEL
(867) 667-2572, Téléc. : (867) 668-3014
Chambre standard simple 105,00 \$ + taxe
Chambre standard double 119,00 \$ + taxe

THE STRATFORD MOTEL

(867) 667-4243, Téléc. : (867) 668-7432
Standard, double/jumeaux 85,00 \$ + taxe

HIGH COUNTRY INN

1-800-554-4471, Téléc. : (403) 667-6457
Courriel : highcinn@ykncl.yk.ca

Standard, double/jumeaux 109,00 \$ + taxe
Standard, double/double 119,00 \$ + taxe
Mini suite avec cuisine 129,00 \$ + taxe
Suite directeur simple Jacuzzi 139,00 \$ + taxe
Suite directeur double Jacuzzi 159,00 \$ + taxe
Suite présidentielle 199,00 \$ + taxe

Pas de taxe provinciale à payer, seulement la TPS (7 %) —



aller-retour pour un adulte. Les vols durant la semaine et la dernière minute vont augmenter les coûts.

Halifax — Whitehorse 1100 \$

Toronto — Whitehorse 750 \$

Vancouver — Whitehorse 300 \$

LOCATION DE VOITURE

Au comptoir Budget de l'aéroport :

Economique 42,00 \$ par jour

Compacte 44,00 \$ par jour

Intermédiaire 46,00 \$ par jour

Grosse voiture 48,00 \$ par jour

Le tarif Budget comprend 100 kilomètres gratuits par jour et des frais de 0,35 \$ pour chaque kilomètre supplémentaire. National et Hertz sont également présents à l'aéroport. —

TROP OCCUPÉS POUR FAIRE DES RÉSERVATIONS?

Veuillez communiquer avec Convention Connections pour toutes vos réservations (avion, hôtel, voiture). Convention Connections est le bureau d'hébergement officiel pour le congrès SARSCENE 2001. Les réservations peuvent être faites en composant le 1 800 465-5353, par télécopieur au (907) 423-7552 ou en consultant le site internet www.conventionconnections.com

PROGRAMME BRIT DE SARSCENE 2001

Tous les événements auront lieu au Centre récréatif du Mont McIntyre sauf indication contraire.

LE MERCREDI 12 SEPTEMBRE

1400-2000 Inscription et information

(Hôtel Westmark Whitehorse)

1500-1700 Inscription et information

(Hôtel Westmark Klondike)

0800-1700 Jeux SARSCENE
Réception d'accueil et de bienvenue

(Lieu à confirmer)

LE JEUDI 13 SEPTEMBRE

0700-1700 Inscription et information
Petit-déjeuner aux crêpes

0800-1030 Cérémonies d'ouverture

1030-1100 Pause

1100-1200 Sessions éducatives

1200-1315 Repas avec les exposants

1300-1700 Salon professionnel

Enchères par écrit

1315-1415 Sessions éducatives

1415-1445 Pause-café

1445-1545 Sessions éducatives

1600-1700 Soirée des bénévoles

(Hôtel à confirmer)

LE VENDREDI 14 SEPTEMBRE

0800-1700 Inscription et information

Enchères par écrit

0815-0915 Sessions éducatives

0930-1030 Sessions éducatives

1030-1100 Pause-café

1100-1200 Sessions éducatives

1200-1315 Repas avec les exposants

1315-1415 Sessions éducatives

1415-1445 Pause-café

1445-1545 Sessions éducatives

1600-1700 Soirée

Sortie d'hommage aux bénévoles -
Casino (Hôtel à confirmer)

LE SAMEDI 15 SEPTEMBRE

0800-1200 Inscription et information

Salon professionnel

0900-1200 Enchères par écrit

0815-0915 Sessions éducatives

0930-1030 Sessions éducatives

1030-1100 Pause-café

1100-1200 Sessions éducatives

1200-1315 Repas de midi (aux choix des délégués)

1330-1630 Démonstrations de R-S

(École secondaire de Collins, à Riverview)

Banquet 2001

(Lieu à confirmer)

SARSCÈNE 2001

R-S au nord du 60^e parallèle – 10^e Congrès SARSCÈNE

WHITEHORSE, YUKON • DU 12 AU 15 SEPTEMBRE, 2001

CE N'EST PAS LA RUÉE VERS L'OR, C'EST LA RUÉE VERS SARSCÈNE !

Un air familial flotte à nouveau dans l'air. Pour la dixième année consécutive, le Congrès SARSCÈNE va s'ouvrir, et dans moins d'un mois, tous les ans depuis 1992, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) parraîme le Congrès SARSCÈNE pour favoriser l'avancement et la promotion de la recherche et du sauvetage (R-S) au Canada, en offrant un forum où les spécialistes de la R-S, professionnels comme bénévoles, peuvent se livrer à des échanges de renseignements, et aussi pour mettre en évidence ce qu'il y a de plus nouveau en fait de matériel et de technologie de R-S.

SARSCÈNE 2001, la plus importante de toutes les rencontres organisées dans le domaine de la R-S, se tiendra à Whitehorse, dans le Yukon, du 12 au 15 septembre, sous le thème « La R-S au nord du 60^e parallèle ». L'hôte de SARSCÈNE 2001 est la Whitehorse District Search and Rescue (WDSAR) avec le concours du Bureau des mesures d'urgences du Yukon. Le congrès aide tous les fournisseurs de services de R-S, rémunérés et bénévoles, à travailler plus efficacement à sauver des vies et prévenir les blessures. Voici certains des points particuliers de « La R-S au nord du 60^e parallèle » :

La présentation d'exposés sur la R-S se poursuivra du jeudi après-midi au samedi matin. Les conférenciers de SARSCÈNE possèdent une immense expertise et veulent la faire partager à leurs auditoires. Parmi ceux de cette année, mentionnons Chris Long, de la Washington Emergency

Le salon aura lieu au centre récréatif Mount qui regroupera un grand nombre d'entreprises.

Il ne faut pas oublier le salon professionnel, compétences applicables aux interventions de R-S. accomplir afin de montrer qu'elle possède les compétences applicables aux interventions de R-S. Le salon aura lieu au centre récréatif Mount

Une autre attraction des plus courues : les jeux de SARSCÈNE, dont ce sera la cinquième édition. Les organisateurs ont prévu des postes d'activité auxquels chaque équipe devra se

rapporter pour se voir assigner des tâches à accomplir afin de montrer qu'elle possède les compétences applicables aux interventions de R-S.

Le Congrès SARSCÈNE, dont ce sera la cinquième édition, aura lieu au centre récréatif Mount qui regroupera un grand nombre d'entreprises.

Le Congrès SARSCÈNE, dont ce sera la cinquième édition, aura lieu au centre récréatif Mount qui regroupera un grand nombre d'entreprises.

Le Congrès SARSCÈNE, dont ce sera la cinquième édition, aura lieu au centre récréatif Mount qui regroupera un grand nombre d'entreprises.

McIntyre à partir de jeudi après-midi et jusqu'à samedi midi. Venez y voir les plus récentes nouveautés dans le secteur des produits et services de R-S maritime, aérienne et terrestre. Les séances de formation qui précèdent le Congrès offrent une autre occasion d'approfondissement aux enthousiastes de la R-S. À Whitehorse, il y aura un atelier sur la recherche nocturne, animé par Ken Snider (SARBC); un cours de sauvetage sur terrain en pente peu prononcée, donné par Allan Thomas Jr. (Toronto Fire Department); une séance de dressage de chiens, avec Kirstie Simpson (WDSAR); un atelier sur la gestion de la R-S, dirigé par Rick Lawalla (ERI); et un atelier de localisation avec Wayne Merry (Context North).

Pour obtenir des renseignements supplémentaires au sujet des ateliers pré-congrès, prière de s'adresser à Diane Miller, du SNRS, par téléphone au 1 800 727-9414 ou au (613) 992-8215, ou encore par courriel à dmiller@nss.gc.ca



SARSCÈNE

Numéro spécial pré-congrès

**SARSCÈNE 2001:
R-S AU NORD DU
60^e PARALLÈLE
WHITEHORSE, YUKON
DU 12 AU 15 SEPTEMBRE**

Canada

Secrétariat national
Recherche et sauvetage
National Search and
Rescue Secretariat



CANADA POSTES



POST

Postage paid
Publications
Poste-
publications
Mail

1713825

SAR SCENE

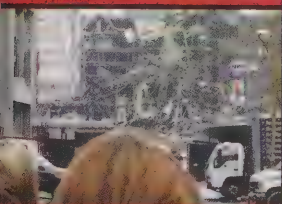
Winter 2002 Volume 12, number 1

CAI
NS
-S16

Major Alex Thomson
and his Crew Bring
Stormorants Home
to Comox



Red 911 Whistle
for the North



Wrestling with the
concept of Urban
SAR. Is Your
Community Ready?



Prevention - The
Impact of Best
Practices



Halifax, Nova
Scotia, Home of
SARSCENE 2002



National Search and
Rescue Secretariat

Secrétariat national
Recherche et sauvetage

Canada

CANADA



POSTES

POST

CANADA

Postage paid
Publications
Mail

Port payé
Poste-
publications

1713825



TABLE OF CONTENTS

SAR NEWS

Appointment of the Executive Director for the NSS	2
Change in New SAR Initiatives Fund (NIF) Program Policy	2
NIF Changes Q&A	3
Cormorants Come Home to Comox	5

SAR PREVENTION

Prevention: The Impact of Best Practices	6
A Red 911 Whistle for the North	7

SARSCENE 2001

Northern Workshop	8
International Year of Volunteers	9

SARSCENE 2002

Nova Scotia Ground Search and Rescue Association	10
Canada's Ocean Playground Home of SARSCENE 2002	11

URBAN SAR

Red Cross Caring for Victims' Families	12
Urban SAR	13
Heavy Urban SAR	14

AWARDS

Outstanding SAR Achievement Award Winner ..	15
Governor General Honours CF Members	15

BOOK REVIEW

Man-Trackers & Dog Handlers in Search and Rescue	16
--	----

UPCOMING EVENTS	16
-----------------------	----

SARSCENE

SARSCENE is published by the National Search and Rescue Secretariat. English editing and proofreading by PMF Editorial Services Inc. Translation, revision and proofreading by ALTER EGO Traducteurs Inc. Printed by Gilmore Printing.



Photos provided courtesy of: pp. 10–11, Nova Scotia Tourism; pp. 16, Ottawa Valley SAR Dog Association. Opinions and facts printed in the magazine are those of the individual contributors and do not necessarily reflect the opinions or policies of the Secretariat. All enquiries should be addressed to:

SARSCENE

Phone: (613) 996-3035 or 1-800-727-9414

Fax: (613) 996-3746

Internet: tbourchard@nss.gc.ca or <http://www.nss.gc.ca>

Editor: Louise Pilloud

Issue Editor: Diane Miller and Tina Bouchard

Co-op Student: Jon Elliott

Advertising Enquiries: Michael Jackson (613) 996-3035

National Search and Rescue Secretariat

Standard Life Building,

275 Slater Street, 4th Floor

Ottawa, Ontario

K1A 0K2

ISSN 1183-5036



Appointment of the Executive Director for the National Search and Rescue Secretariat

The Honourable Art Eggleton, Lead Minister Responsible for Search and Rescue, is pleased to announce the appointment of Ms. Jean Murray as Executive Director, National Search and Rescue Secretariat, effective 27 August 2001.

Before joining the federal public service in 1976, Ms. Murray worked in municipal government and the private sector in the United Kingdom, France, Spain and New Brunswick. She has held positions with Public Works Canada, the Treasury Board Secretariat and Transport Canada, where she worked in aviation policy and railway safety, and as Director,



Departmental Secretariat. Ms. Murray also spent 13 years with the Canadian Coast Guard, where her appointments included Director General, Rescue, Safety and Environmental Response, and Director General, Marine Navigation Services. Prior to joining the National Search and Rescue Secretariat, she was Director of Communications with Statistics Canada.

Ms. Murray was born in St. John's, Newfoundland, and received her university education (B.A. in Geography, French and English) at the University of London, England, where she also received a post graduate diploma in Urban Planning. —

Change in New SAR Initiatives Fund (NIF) Program Policy

The Lead Minister Responsible for Search and Rescue, the Honourable Art Eggleton, recently approved the following changes to the NIF program, as recommended by the Interdepartmental Committee on Search and Rescue (ICSAR).

The existing 25 per cent funding contribution requirement from provincial/territorial sponsored projects will be replaced with a requirement for cost sharing and partnerships for all project proposals, combined with a revised scoring system that provides additional weight in these areas and to relative need (i.e., potential to improve the search and rescue system).

In addition, the definition of what kind of support qualifies as cost sharing has been expanded to include in-kind contributions, not just financial contributions. All contributions must be valued, documented in the NIF proposal and capable of being monitored and audited.

The policy changes are designed to make NIF funds equally accessible to all; to encourage additional investments in projects that benefit search and rescue; and to improve project management and auditability.

The changes will apply to projects that are undertaken in 2003–2004, to give project proponents and reviewing authorities time to adjust to the changes. The NIF Program Guide (available at our Web site, www.nss.gc.ca) will be updated to provide specific direction and explanations on new parameters for contributions and amendments to scoring processes. The updated version will be available in April 2002. All NIF proposals submitted for the 2003–2004 project cycle and beyond must conform to the changes in policy. A review will be done by the NSS after two years to determine whether the changes have accomplished the objectives of achieving greater accessibility, encouraging additional investment and improving project monitoring and control. —

Questions and Answers about the Change in New SAR Initiatives Fund Program Policy

Can anyone still make a submission to the New SAR Initiatives Fund (NIF)?

Yes, provided the submission goes through an NSS-recognized NIF sponsor organization, and the cost is shared (cash or in-kind). The NIF has always been open to encouraging new SAR innovations, but now there is no specified minimum percentage that must be cost shared. Applicants can assign a value to the contributions of goods and services they plan to provide to implement a proposal. The NIF will be more accessible, but will still ensure the serious commitment of the applicant.

Will these changes affect the kind of proposals submitted or their timing?

No. These changes do not alter any of the fundamental guidelines for the selection of projects, which remain focussed on encouraging new ideas in the field of search and rescue. The criteria and principles of the NIF can be found in the NIF Program Guide at www.nss.gc.ca.

These policy changes apply to projects proposed for the 2003–2004 NIF cycle and beyond. The submission of proposals will follow the normal NIF schedule. Proposals received for funding consideration in 2002–2003 have already entered the review and approval process, and will be evaluated using existing NIF program policies.

How do these changes affect future proposals from my province/territory?

Volunteer groups, provinces and territories will no longer need to commit to 25 per cent of the total value of a proposal before its submission. However, some degree of financial commitment must be made; this can be in cash, in-kind contributions, or a combination of both. An example of an in-kind contribution could be the use of a training facility or the provision of personnel directly related to the project implementation. A definition of in-kind contributions will be developed and provided in the updated New SAR Initiatives Fund Program Guide. The greater the contribution, the greater the likelihood the proposal will receive the maximum allocated points for cost sharing. The new system is meant to encourage additional investments of money or time in SAR from project sponsors and others to accompany the strategic investments made by the NIF itself, as well as to ensure that proposals submitted will have the full support of the submitting agency. Specific points will also be allocated for enlisting partners. Of course, proposals must still meet all the criteria of the NIF Program Guide, and compete with other proposals, as in the past.

How do these changes affect proposals from my federal department?

Federal departments must also indicate cost sharing of proposals and may also value

in-kind contributions to calculate the total amount of the contribution. For example, costs that can be attributed directly to the proposal to enable a project to proceed will be considered as shared value. The same principle will apply to both federal departments and non-federal agencies.

Will this announcement result in a rush of proposals that will overwhelm the federal and provincial NIF sponsors?

The purpose of the NIF is to encourage the submission of new ideas, and more are welcome. There are no changes

in the categories of eligible proposals as a result of this announcement.

The NIF review and approval process involves a merit board that assesses all the projects that are submitted, and this process should be largely unaffected, even if there is an increase in the number of proposals received.

Most NIF sponsoring agencies, whether they are provinces and territories or federal departments, have their own criteria for accepting proposals. For example, many provinces and territories require proposals to meet screening criteria based on their own priorities. For the same reason, any increase in submissions from the provinces and territories is not expected to be significant. ■

Per Nilsen, NSS

  <p>To receive a catalogue within Canada phone 1 800 661 7399 fax 1 800 722 1960 within Vancouver phone 604 876 8650 fax 604 876 6590 www.mec.ca</p> <p><small>photo jia condon</small></p>	<p>Proudly Serving SAR Groups in Canada for 30 Years!</p> <p>Equipment for search and rescue groups and other organizations. Specializing in wilderness and high angle rescue equipment, ropes, and clothing for any conditions. Service en Français disponible.</p>
--	--

REAL-TIME RESPONSE



SEARCH
AND
RESCUE

APPLICATION

"The Digital Navigation Assistant™ finally brings together GPS technology with visual, real-time accurate mapping in a handheld format.

Previously, the transfer of GPS position information to either paper or electronic data bases has been both time consuming and contained a high probability of error.

This system allows the user to go out in the field with pre-programmed search patterns aided by visual mapping details, using a unit with a well constructed package and a built-in electronic compass.

This unit is now the standard that any effective SAR application must attain."

Ken Johnson, Technical Resources Office
Regional Search and Rescue
IR SAR, Ontario



FORESTRY
AND
FIRE FIGHTING



POLICE
AND LAW
ENFORCEMENT



MILITARY
AND
GOVERNMENT

SPECIFICATIONS

GPS Receiver

12 Channel **WAAS** enabled

Waterproof

Floats

Sunlight Readable

QVGA (320X240)

color microdisplay

Electronic Compass

Industry-leading accuracy

Data Entry

Custom forms for data collection

Audible Alarms

User defined alarm settings

Data Formats

Multiple raster and vector data

DIGITAL NAVIGATION ASSISTANT™

AeroNAVITRAKER



NAVSTREETS

For airborne units,
the AeroNavitraker™ moving
map display system allows the
airborne observer to create
search grids, map routes, and
plot waypoints.

NAVITRAK™

NAVITRAK INTERNATIONAL CORPORATION

TEL: 902-429-1438 FAX: 902-429-1582

E-MAIL: sales@navitrak.com WEB: www.navitrak.com

1660 HOLLIS STREET, SUITE 904, HALIFAX, NOVA SCOTIA, CANADA B3J 1V7



Cormorants Come Home to Comox

On a rainy, cold and windy Saturday, September 29, last year, two bright yellow and red CH149 Cormorant helicopters lifted off from the Agusta plant helipad at Vergiate (pronounced ver-gee-ah-tay), Italy, and headed westward. This departure was not for another of the many testing and training flights conducted almost daily since Canada's new SAR helicopters began coming off the production line in February, 2000. These machines were leaving Vergiate for the last time, heading home – to Comox, British Columbia, nearly 10 000 kilometres away, the first of their types to be delivered to the Canadian Forces. Avoiding the Alps, owing to the bad weather, the ferry flight would take the crews along the Mediterranean coast and then north-westward through France to England and Scotland. The Atlantic crossing began as the Cormorants left the Scottish coast and headed via the Faeroe Islands to Keflavik in Iceland. Then it was on to Greenland, where crews skirted the southern coastline before crossing the Davis Strait to make landfall in Canada at Iqaluit, NWT.

Leading the flight as Mission Commander was Major Alex Thomson,

the Labrador (and now Cormorant as well) Standards Officer from the Canadian Forces' Transport and Rescue Standards and Evaluation Team in Trenton. As Canada's most experienced Cormorant pilot to date, with about 250 flying hours on the new machine and 5 300 hours on the Labrador, Major Thomson is well qualified to draw comparisons: "At 140 knots on auto-pilot, the Cormorant is smooth and quiet... a similar trip (57 flying hours over 12 days with a pair of two-day stopovers for maintenance and crew rest) in the Labrador would leave you totally exhausted... and with an aching back." He goes on to talk about the capabilities the Cormorant will bring to the SAR role: "While the cruise speeds are not too different between the Cormorant (140 knots) and Labrador (120 knots), the former can maintain that speed at much higher weights and altitudes, permitting faster, more direct transits (over high ground or weather systems) to a distress site. The Cormorant will also offer a somewhat greater radius of action than the Labrador and will be capable

of operating in icing conditions, which is prohibited for the Labrador. From a safety perspective, in the event of an engine failure the Cormorant can maintain a hover (at reduced operating weights) or safely fly out of the hover, an option not always possible with the Labrador. The Cormorant's fully automatic flight control system, coupled with a radar altimeter and doppler, gives it an 'auto-hover' capability, allowing it to maintain a position without manual input, greatly reducing pilot fatigue and shortening the time required to hoist victims. Once aboard, casualties can receive medical treatment enroute to hospital, facilitated by the Cormorant's significantly larger cabin (about 25% larger than that of the Labrador)."

Although the first two, of the eventual fleet of fifteen Cormorants, were formally accepted in a ceremony at 19 Wing Comox on October 29, it will still be months before the type first sees SAR standby duty.

Operational, or Category III, testing remains to be done – developing and verifying the operating parameters and procedures by which crews will carry out the various types of SAR missions. Concurrently, additional pilots and flight engineers will be undergoing ground school, simulator and flying training on the Cormorant at Agusta-Westland facilities in Yeovil, Great Britain, and Vergiate, Italy, prior to returning to Canada to set up the operational conversion course at 442 Squadron in Comox. There, over the next two years, aircrew from all four squadrons operating Labradors will transition to the Cormorant, returning to their home units as the new helicopters arrive. In a carefully phased sequence that will see no break in primary SAR helicopter standby posture, Cormorants will gradually assume SAR duty across the country. The Labrador era will come to an end sometime in 2003, nearly 40 years after the type first entered service with the RCAF. ■

By Major Grant MacDonald, NSS

PREVENTION

The Impact of Best Practices

Each year, the National Search and Rescue Secretariat reviews prevention projects to identify elements and criteria that have contributed to the success of the project or activity (i.e., a resultant change in attitude, or a change in behaviour of the target audience). These best practices are then shared among members of the Federal SAR Prevention Working Group to encourage the use of lessons learned and best practices in developing prevention programs. Some of the best practices identified to date include: basing a prevention program on clearly identified needs, targeting specific audiences, identifying the degree of risk associated with given activities, spelling out the consequences of unsafe practices, and suggesting appropriate behaviours.

Both the Canadian Coast Guard, through the Office of Boating Safety, and Parks Canada have used some of these best practices to craft two new prevention initiatives – the National Interactive Safe Boating Test, and Heading Out? Check it Out! Both projects are based on clearly identified needs: they target specific audiences, present messages that can be widely distributed, and suggest what people should do to reduce risks.

CANADIAN COAST GUARD – NATIONAL INTERACTIVE SAFE BOATING TEST

Each year, more than 8 million recreational boaters take to Canadian waters: this translates into 2.8 million boats out there. Unfortunately, in 1998, 66 per cent of all vessels involved in Canadian Coast Guard (CCG) SAR incidents were recreational boats. In response to the growing need for boater education, the CCG started a SAR prevention project, the CCG's National Interactive Safe Boating Test, which was completed in September 2000.

The objective was to promote safe boating and to encourage boaters to get their boating safety operator card. The National Interactive Safe Boating Test took place in 1999 and 2000 and included two tests on safe boating practices.

In addition to being NIF-funded, the project attracted 38 sponsors who donated more than \$3.5 million in cash and goods and services to make the campaign the largest ever in Canada.

To ensure wide distribution of the tests, campaign crews attended 37 boat, sporting and cottage shows countrywide. They also promoted the project in community newspapers, marine publications, marinas and on the Web. A big step for the project was that the tests were included in the *Reader's Digest* Boating Supplement, which reached another 4 million people. In the end, 57 443 contestants answered the questionnaire.

The project also included 13 mini-tests, about a minute long each, that were broadcast in both official languages. These aired on national boating, fishing and hunting shows watched by the target audience.

Once all the test ballots were in, the answers were televised, and prizes were drawn during a one-hour television special aired on both the CTV Sportsnet and the Outdoor Life Network. They reached an audience of more than 4 million Canadians.

Three years of hard work paid off. The Canadian Coast Guard's National Interactive Safe Boating Test provides a fine example of a successful prevention effort.

PARKS CANADA AGENCY – HEADING OUT? CHECK IT OUT!

Parks Canada's public service announcement (PSA) campaign – Heading Out? Check It Out! – is another example of a prevention project that incorporates some of the best practice elements identified above. This ongoing New SAR Initiatives Fund project is in its third and final year.

Research carried out between 1994 and 1997 showed that Parks Canada delivered safety messages during the arrival and on-site phase of park visits, but was doing little to increase safety awareness before visitors came to a park. It became evident there was a real need for this type of prevention project.



The Hon. Herb Dahiwal, Minister of Fisheries and Oceans, with sea scouts and Theodore Tug Boat at the launch of National Safe Boating Week.

In keeping with the visions and objective statement for SAR Prevention (April 1998), Parks Canada wanted to motivate youth to obtain and use the knowledge, skills and equipment necessary to make smart choices and to avoid or reduce the number, frequency and severity of SAR incidents.

Parks Canada's television-based media campaign has a clearly targeted audience – Canadian youth aged 9 to 24. The 30-second PSAs highlight both summer and winter activities (10 each) and are broadcast in French and English.

Parks Canada wanted to focus on outdoor activities, popular among youth, that regularly result in injury and SAR response. It also wanted to depict the cultural diversity of Canadian youth and to make its PSAs appropriate to both language audiences.

The short-term goal of the PSAs is to teach young adults about the nature and risks of outdoor recreation, to encourage the notion that safety is a shared responsibility and that people must take responsibility for their own safety. The long-term goal is to encourage the next generation to be more self-reliant and to plan in accordance with the difficulty of the activities they pursue.

Parks Canada wanted the announcements to be youth oriented and positive, with a touch of humour. It also looked for a design that maximized replay and airtime.

These PSAs go to approximately 100 cable stations, specialty channels and television stations across Canada. Stations are likely to air them because they:

- demonstrate good corporate citizenship,
- facilitate the management of airtime (i.e., they are time fillers), and
- help stations meet their Canadian content quota.

In the final stages of production and distribution, the Heading Out? Check It Out! project promises to be a huge success and a model for SAR prevention programs nationwide. Stay tuned to see Parks Canada PSAs on a station in your area. ■

Jon Elliott, Co-op student, Mount Saint Vincent University and Mark McGaraughty, NSS

For more information on SAR prevention or additional information on these projects, contact Mark McGaraughty at the National Search and Rescue Secretariat: (613) 996-0517 or Mark@nss.gc.ca.



Warrant Officer Dunn explains the purpose and use of the Red Whistle to enthusiastic children at remote Northern communities.

A Red 911 Whistle for the North

A safety initiative that provides whistles for children to call for help in isolated communities in northern Ontario is going national. More than 30 000 of the distinctive red whistles have been distributed in more than 40 Ojibwa and Cree communities in Northern Ontario by the Canadian Rangers, army reservists who are the only military presence in Canada's remote and isolated areas.

Many Aboriginal communities in remote areas do not have ready access to emergency services, such as 911 telephone systems. Children are trained to carry the whistles at all times and to use them when they are lost, in trouble on water, or want to call for help when they encounter physical or sexual abuse or other emergencies.

The Department of National Defence is expanding the program so that more than 100 000 whistles will be handed out elsewhere in Canada, said Major David Scandrett, Commanding Officer of 3rd Canadian Ranger Patrol Group at Canadian Forces Base Borden, which commands the 10 Canadian Ranger Patrols in Northern Ontario.

"We were involved in about 20 body recoveries in Ontario alone last year," he said. "That kind of puts wilderness safety in perspective. In most of the places we go you can't dial 911. Or, if you do, nothing happens. There are few pay phones and limited policing is available. In many of the communities there are only a couple of constables, one on duty and the other off duty." Major Scandrett said the idea for the Ranger Red Whistle program

first came to him when he read about university groups handing out rape whistles to female students who walk alone on campus.

The Canadian Rangers will soon be distributing the whistles in Yukon, Northwest Territories, Nunavut, Newfoundland and Northern Quebec. The whistles were distributed throughout Northern Ontario by members of the 3rd Canadian Ranger Patrol Group staff. But the brunt of the work fell to Warrant Officer Bruce Dunn who spent weeks travelling to isolated communities, many of which can only be reached by air. The populations of the First Nations' settlements he visited ranged in size from 240 to 2 400 people.

"I'd sometimes be the only person to get off the plane," he said, "and I'd find there was no one else at the airstrip. Sometimes it was 30 or 40 below zero and I had to hike five kilometres into the settlement carrying all my gear and whistles, including food in case I had to cook for myself." He gave the whistles to children in grades one to six in the community schools, telling them they were not toys and were to be used only in an emergency. "Is it worth it?" he said. "Sure it is. If the whistle helps one kid who gets lost on the land or lands up in trouble, because a snowmobile breaks down or goes through the ice or something like that, then it's worth giving them out."

"A whistle is a cheap way to help save a life."

Sergeant Peter Moon, Media Relations Ranger, 3rd Canadian Ranger Patrol Group, CFB Borden.

NORTHERN WORKSHOP

You would think that in a remote territory, a land of mountains and rivers less touched by time and civilization, terror would not find you, that somehow you would feel protected. I will always remember SARSCENE 2001 in Whitehorse, Yukon, because of its success but also because of the impact of the tragic events of 11 September in the United States.



Yukon Premier Pat Duncan

These tragic events happened the day before the SARSCENE 2001 Games and Workshop were scheduled to open. Many delegates, presenters and exhibitors were stranded in airports across Canada and the United States, and could not make it to SARSCENE. Even though the number of participants who could attend and the number of speakers and exhibitors who could make it were still unknown, the NSS decided to go ahead as planned.

It was the first time the SARSCENE workshop was being held in Canada's territories, as reflected in the theme "North of 60°." Yukon has a population of 30 000 and most people live in its capital, Whitehorse. As more and more Canadians are participating in outdoor activities, the need for SAR expands every year and Yukon is no exception. Located in an area of natural beauty with spectacular landscape, Whitehorse is a great setting for wilderness sports and activities, and an ideal location for a SAR workshop.

The hosts this year were the Whitehorse District Search and Rescue Society, in collaboration with the Yukon EMO, the City of Whitehorse, RCMP "M" Division, DND and Parks Canada.

Two pre-workshop sessions were held: low-angle rope rescue on Monday and Tuesday with Captain Al Thomas Jr., Special Operations, Heavy Urban SAR,

Toronto Fire Services; and a four-day dog clinic with WDSAR's Kirstie Simpson.

The SARSCENE Games were a great success, as usual, with five teams challenged by stations involving navigation, medical first response, SAR planning, clue awareness, mystery (team building) and relay events involving a rescue disc throw, knot-tying exercise and litter carry. The winning team was the Foothills SAR from Turner Valley, Alberta. The Canine Games were to be held this year in conjunction with the SARSCENE Games but the events of 11 September took front stage and many dog teams left Whitehorse for New York or were tasked to support the local airport.

The workshop started with a delicious traditional sourdough pancake breakfast with the help of VIP flippers – Yukon Senator Ione Christensen, Nova Scotia RCMP Constable Tim Nicholson, Washington State SAR Co-ordinator Chris Long and others. Senator Christensen showed up early and asked where the kitchen was as she removed her coat and scarf, donned a small waist apron and started to mix ingredients without getting a speck of flour on her dark green dress!

The opening ceremony was followed with a performance by the Tagish Kwan dancers from Kwanlin Dun First Nation and a touching, spontaneous prayer for the people of New York, especially SAR

providers. The politicians came next: Senator Christensen, Whitehorse Mayor Ernie Bourassa, Yukon Tourism Minister Sue Edelman, followed by our WDSAR host Debbie Brewster and NSS Louise Pilloud on behalf of Jean Murray, NSS Executive Director.

Thanks to last-minute offers by many participants to substitute for absent presenters, we were able to continue with the full program of four simultaneous educational sessions over three days. They revived the program with many new and interesting themes, most on the spur of the moment.

Chris Long, Rick LaValla and Rick Goodman agreed to reformat their usual pre-workshop on search management course, and drew a large crowd. Toronto Firefighter Al Thomas also commanded wide interest with his timely Heavy Urban SAR presentations. Local first-time presenter Bob Daffe (Tatshenshini Expediting Co.) proved an excellent speaker with his theme "Training Saves the Rescuer." Other much appreciated workshops were David Brewer's (BC PEP) presentation on conducting a review of SAR incidents, David Taylor's (Government of Northwest Territories) presentation on the COSPAS/SARSAT emergency locator beacon system and Monica Ahlstrom's (SARVAC) presentation on

Winnie-the-Pooh and SAR. Our international friends were also part of the workshop. Belgian policeman Nico de Baene managed to make it from Brussels and described the Belgian approach and system on missing persons. Seppo Wuori described Ground SAR in Sweden.

We were able to go on with a reduced trade show with a dozen exhibitors, including one from the United Kingdom. The exhibitors were Globalstar Canada Satellites, Unvisor, Canadian Red Cross, CASARA Yukon, Canadian and U.S. Coast Guard Auxiliaries, Environment Canada, Public Works and Government Services Canada/Government Satellite Services, Rocky Mountain Tents, Environment Canada, WDSAR and the Nova Scotia Ground Search and Rescue Association.

On Saturday, the delegates and the public were invited to attend the SAR demos on the shore of the Yukon River. Tatshenshini Expediting Co. demonstrated fast-water rescue techniques, including a canoe 'T' rescue, a raft flip rescue, a kayak rescue and some rope-rescue techniques. The Carcross Area Rescue Team Association, aboard a Zodiac craft, demonstrated how to position a crew in a craft to allow safe and quick turns while speeding toward a victim. Finally, Captain Al Thomas Jr., Special Operations, Heavy Urban SAR, Toronto Fire Services, presented a low-angle rope rescue demo, using the Foothills SAR team in simulation roles.

Two social activities were organized by WDSAR and were well attended. In the tradition of northern hospitality, we were invited to participate in the Evidence Search, an evening scavenger hunt where teams were directed to certain downtown establishments and asked to gather information or items, with prizes going to the winning teams.

The Volunteer Appreciation Night took the form of Days of the '98 Gold Rush Review, with clocks turned back to the days of the Klondike Gold Rush in 1898. Participants rented period casino-style costumes and joined in for a show with the local Snowshoe Shufflers acting as masters of ceremony. The local 2001 Yukon Sourdough Rendezvous Queen,

Samantha Mason, signalled the start of the SAR Sam competition which featured animal calls, a fashion show, chain saw chuck, log sawing, snowshoe relay and other events. The competition was won by Sûreté du Québec's Inspector Robert Poeti. Delegates danced through the night until the saloon closed.

At the NSS awards and closing banquet, Yukon Premier Pat Duncan and Ms. Joanne MacDonald, a representative of the Council of the Yukon First Nations, addressed the delegates. Since only one of the achievement certificate recipients was able to attend, only a partial awards ceremony was held. A full ceremony was held on 10 December in Ottawa hosted by the Honourable Art Eggleton, Lead Minister Responsible for Search and Rescue. The closing ceremony was orchestrated to surprise everyone. Making a grand entrance at the sound of the pipes, the President of the Nova Scotia Ground SAR Association, Charlie Strickland, and Nova Scotia RCMP Constable Tim Nicholson were resplendent in their traditional costumes and invited us to attend SARSCENE 2002 in Halifax, 11-14 September 2002. Debbie Brewster, as 2001 host, officially passed on the flag to next year's host.

Despite the challenge of the New York tragedy, the first SARSCENE workshop north of 60° was a tremendous success. The smaller number of participants meant a more intimate and cozier atmosphere, a feeling of truly being among friends and family. It also reflected how things are done in Yukon, where people are accustomed to pulling together in difficult times to fulfil their obligations. —

Louise Pilloud, NSS

SARSCENE 2001 T-SHIRTS & POSTERS STILL AVAILABLE

As a fundraiser for WDSAR, Yukon artist Chris Caldwell generously created a special SAR poster. Its design is also duplicated on special SARSCENE 2001 souvenir T-shirts. They are both available at www.wdsar.yk.ca

INTERNATIONAL YEAR OF VOLUNTEERS



Yves Duguay-Gagné and his wife at the RCMP Musical Ride.

As many of you know, the United Nations General Assembly proclaimed 2001 to be the International Year of Volunteers. This occasion provides a unique opportunity to highlight the achievements of the millions of volunteers worldwide and encourage more people globally to engage in volunteer activity.

On 26 April 2001, a special ceremony was held on Parliament Hill to honour those volunteers who assist with national programs. Included in the representatives were two ground search and rescue volunteers, who were identified by the National Ground Search and Rescue Council as deserving of special recognition. The Honourable Jane Stewart, Minister of Human Resources Development Canada presented Mr. Yves Duguay-Gagné and Mr. Richard Smith with their certificates in front of an audience including the Honourable Sheila Copps, Minister of Canadian Heritage. —

Diane Miller and Tina Bouchard, NSS

NOVA SCOTIA GROUND SEARCH AND RESCUE ASSOCIATION



Each year, the National Search and Rescue Secretariat works with the provincial search and rescue authority and a volunteer organization from the workshop area to help host SARSCENE. For 2002, this group is the Nova Scotia Ground Search and Rescue Association (NSGSARA).

The NSGSARA assists GSAR teams in their efforts to provide a superior and dedicated level of service to the people of Nova Scotia.

The association consists of 25 member teams encompassing more than 1 550 men and women, who provide the ground search and rescue coverage for the province. Member teams are 100 per cent volunteer, operate under the authority of the Emergency Measures Organization (EMO) and are called out by the EMO or police agencies when someone is reported lost.



From their origin in Cape Breton in the 1960s, GSAR teams eventually spread through the rest of Nova Scotia.

The deaths of a child and a volunteer ground searcher in 1969 created a real awareness of the need for a formally mandated GSAR program. The

EMO of Nova Scotia took the initiative and created the first GSAR program, complete with financial and workers' compensation for the volunteers.

The provincial organization was formed in 1990, with the inaugural meeting of the NSGSARA in Shubenacadie. In October 1994, the program was further strengthened by the signing of a memorandum of understanding between the RCMP (Nova Scotia, H Division), who co-ordinate search and rescue through their policing contract with the province, the EMO and the NSGSARA.

These three organizations – by sharing resources and volunteers – have developed

an efficient, effective and comprehensive GSAR program. In addition, participants have delivered a preventive GSAR program to more than 50 000 young Nova Scotians. Current research and development activities continue to help ensure the rescue of those whose lives are in danger.

In response to the Swiss Air 111 disaster, NSGSARA members and teams accounted for over 40 000 person hours in emergency response missions ranging from recovering aircraft parts from the shores and islands, to recovering human remains.

Already highly trained, NSGSARA teams are also cross-trained with organizations such as the Canadian Coast Guard Auxiliary and the Civil Air Search and Rescue Association (CASARA).

The NSGSARA is an example of a successful volunteer organization with extremely successful training standards. The NSS is happy to host SARSCENE 2002 with the Nova Scotia Ground SAR Association and the province of Nova Scotia. ■

*Jon Elliott, Co-op student
Mount Saint Vincent University*

For more information on the SARSCENE workshop, visit our Web site at www.nss.gc.ca



Canada's Ocean Playground – Home of SARSCENE 2002

SARSCENE 2002 – Halifax, Nova Scotia. If ever there was a guaranteed great time, this is it.

I'm talking about the workshop, of course. I'm Jon Elliott, a co-op student for four months at the National Search and Rescue Secretariat (NSS) here in Ottawa, and my province of origin is Nova Scotia. Sure I'm biased, but after you read this article, none of you SAR-loving people will want to miss the annual **SARSCENE** workshop in Halifax, 11–14 September.

A LITTLE HISTORY

Nova Scotia's original inhabitants, the Mi'kmaq, are culturally rich, with an ancient culture, living language and unique craft traditions.

The first European settlers in Nova Scotia were French soldiers and explorers who fared well enough to convince the old country that full-scale settlement was the way to go. These settlers, whose descendants are the Acadians, constructed their farms and communities on land built up from briny and brackish seawater swamps through extensive networks of dykes.

The French got new neighbours with the arrival of the British who soon established military outposts and permanent settlements all over the area, the most notable being Halifax in 1749. Halifax quickly became the cornerstone of English tradition and culture, rivaling Boston and New York in strategic and commercial significance. During the many years of war between England and France, settlers often found themselves swearing allegiance to a new nation as territory was won or lost in battle.

NOW ON TO THE PRESENT DAY!

Nova Scotia's population is about 937 000. At the eastern edge of Canada's maritime region, the province is at the centre of the Atlantic trading rim. It's the last port of call on the way east and the first coming west. Of course, it helps to have a provincial capital (Halifax) with the second largest, natural, ice-free harbour in the world – a regular stop for both large freighters and cruise ships.

Now what is Nova Scotia best known for? If most of you land-locked people guessed pubs, beer or Tim Horton's, you're wrong.

It's the natural beauty: the crashing ocean and twisting coastline are world renowned. The dazzling splendour of the Cape Breton highlands is featured in nearly every tourism or promotional advertisement the province produces. The Cabot Trail, winding its way through the highlands, is only one of the scenic routes the province offers. Every harbour and inlet along the South Shore provides something unique, while the Acadian fields and dykes crisscross the charming Annapolis Valley. And then there's Peggy's Cove where wave-smoothed rocks meet the thundering Atlantic Ocean.

On a sombre note, the picturesque lighthouse and rocky shoreline will forever remind us of the late-night tragedy of 2 September 1998, when Swiss Air Flight 111 crashed a few kilometres offshore leaving no survivors among the 229 passengers and crew. That devastating air disaster certainly puts the **SARSCENE** workshops, along with search and rescue in general, into perspective.

One thing you will learn in September 2002 is that Nova Scotia is all about

entertainment. Sure to get your hands clapping and feet stomping is Nova Scotia's own brand of east coast music, heard live all over the province. Food of every culture, taste and description can be found up and down the coast and the seafood is second to none. The pub scene is alive and kicking province-wide, and Nova Scotia is home to some of the finest breweries in Canada.

Of course it's a maritime province, so there are boat tours and whale watching expeditions. A cruise on the world famous schooner *Bluenose* will take you back to the days when wind was the means of transportation and exploration.

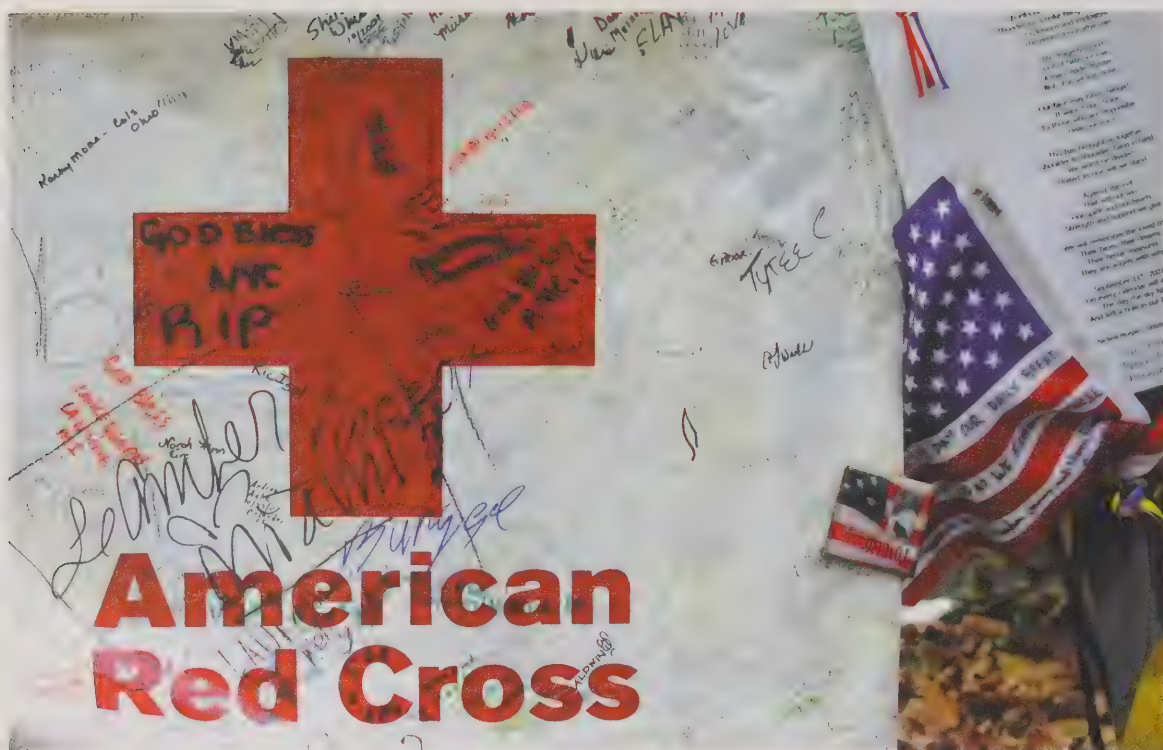
Nova Scotia is a beautiful province that can satisfy any nature enthusiast or shutterbug. The province boasts lots of woods and parks: nature and wildlife are really important here. Sure is good to feel safe though (way to go, Nova Scotia Ground SAR!). And animal sanctuaries, such as the Shubenacadie Wildlife Park, enable visitors to see many creatures in their natural environments.

Steeped in history, brimming with excitement, blessed with beauty, Nova Scotia has everything. At **SARSCENE 2002**, workshop attendees will see why this province, and Halifax, are known as Canada's ocean playground. ■

*Jon Elliott, Co-op student
Mount Saint Vincent University*



Yarmouth, NS



Red Cross Caring for Victims' Families

The wooden wall runs the length of the sidewalk. It is made of plywood and two-by-fours, similar to the walls around most downtown construction sites. But this one is covered with hundreds of homemade flyers. Some are carefully designed computer graphics, others are posters with crayon drawings by children. All have pictures. The photographs are the loved ones who have not been heard from since the destruction of the World Trade Centre in New York.

Here it is known simply as the wall. It is where families post notices in the hope that someone can provide them with any information about those they have lost. Some of the pictures have roses taped above them. One reads, "Searching for our dad, our hero." It shows the picture of a New York fireman with his two young children.

It is here that the enormity of this tragedy becomes very personal. It is a long display of smiling faces of ordinary people. Some are individual close-ups, others show husbands and wives or parents with their children. None of these people have been heard from since the morning of September 11.

The wall is located at the Family Assistance Centre, the focal point for services offered to the families of the missing. Operated by the City of New York, the centre enables families to register the missing with the appropriate law enforcement agencies. Other departments can offer financial assistance to those in need. But a major role is emotional support. Counsellors, chaplains, and child psychologists are available to any family desiring their help.

One of the most visible agencies at the centre is the American Red Cross. Staffing registration desks, a childcare

service, a first aid station and a section of the canteen, its volunteers are major contributors to this service. But the most important Red Cross contribution is in the emotional support it offers to families as well as to other staff and volunteers trying to come to terms with what they are experiencing.

The Red Cross counsellors are trained professionals in the mental health field. Social workers, guidance counsellors, psychologists or psychiatrists, they have volunteered to help. All have received training from the Red Cross and are part of its disaster response teams.

The families arrive at the assistance centre in a steady stream throughout the day and into the evening. The mental health volunteers take aside those who are overcome by their emotions. For others, it's often of case a simply walking up and saying hello and then starting a conversation. The Red Cross message is simple, "We're here to listen and help if you want." The volunteers underline repeatedly that each person is different, the way they deal with the situation is different, and the Red Cross

will be there for them wherever they are in the difficult emotional process ahead.

This work is not only with the families. Others in New York are facing emotional distress. As Red Cross trucks distribute food and water to firefighters and other rescue workers shifting through the rubble at what is now known as ground zero, the mental health volunteers are also present. Usually it's just a smile, "how's it going, are you getting any sleep?" But again it's the basic message, "We are here, we care and we are ready to listen if you want to talk."

The next Monday morning, Wall Street reopened for business. For many employees, it was the first time back in the huge office towers since the horror of the previous Tuesday. Red Cross mental health workers were on the street, letting people know a simple but important message, "We are here, if and when you need us."

But this emotional support is not a short or even a medium term need. American Red Cross officials point out that six years after the bombing in Oklahoma City, they are still receiving new people seeking help on a regular basis. "In New York, we have no idea how long this service will be required," they add, "But we intend to be there."

Canadians seeking information on family members in the affected areas should call their local Red Cross office. Canadians wishing to help with the relief efforts may make a financial donation by calling 1-800-418-1111 or contacting their local Canadian Red Cross office. The 24-hour toll free line accepts Visa and MasterCard. Cheques should be made payable to the Canadian Red Cross, earmarked "U.S.A. Appeal" and mailed to Canadian Red Cross National Office, 170 Metcalfe Street, Suite 300, Ottawa, Ontario, K2P 2P2. On-line donations are accepted at www.redcross.ca. Any funds not used for this disaster will be transferred to the International Disaster Relief Fund for future relief operations. Donations of goods are not accepted. ■

Bernard Barrett, Canadian Red Cross relief worker in New York.

Reprinted with permission from Canadian Red Cross Web site: www.redcross.ca

Just what is URBAN SAR?

Urban SAR is on the minds of many people these days, especially those in law enforcement.

It's not magic – it's really about applying existing theories that have been built upon by trial and error. Simply put, urban SAR involves assembling and co-ordinating resources to find lost or missing persons or people who are trapped or stranded. It also can include recovery and collecting evidence.

ASSEMBLING AND CO-ORDINATING RESOURCES

Assembling and co-ordinating resources can be very time-consuming, especially without trained volunteers. Having trained volunteers at the initial stages of a search can be critical. It can be tempting to use untrained volunteers because they are usually both present and eager, but your probability of detection (POD) will likely suffer if you do. Using trained volunteers also eases the burden of law enforcement when dealing with property searches.

LOST PERSONS

First things first: Are they actually lost? Or have they simply wandered off somewhere? Do they have a history of this? A thorough investigation, early on – even before a

search is initiated – might suggest where the person can be found.

TRAPPED OR STRANDED PERSONS

A search may not be necessary, but you must establish if it is your responsibility to co-ordinate the rescue. Check with all your local departments and clearly define who does what. They may have training you don't, and of course, it's vital to work together.

RECOVERY AND EVIDENCE

In some cases, unfortunately, you may not be searching for a live subject. Urban SAR is more likely to entail criminal activity, so you have to be careful about evidence. Choose your people carefully, train them, and remind them what evidence is, how to locate it and how to collect it properly. Local policies will determine the method.

I hope this partly answers the question I keep hearing over and over – just what is urban SAR? ■

Paul Olmstead is a constable with the Edmonton Police Service assigned to the Parks Unit. As one of 15 search managers, he travels throughout Alberta and the North teaching SAR courses and consulting with communities on a variety of related topics.

HEAVY URBAN SAR

It would be an understatement to say the world changed on 11 September 2001. As a member of the emergency management community, I thought I would take this opportunity to pass on some behind-the-scenes planning not covered by the media.

Heavy Urban Search and Rescue (HUSAR) in Canada includes:

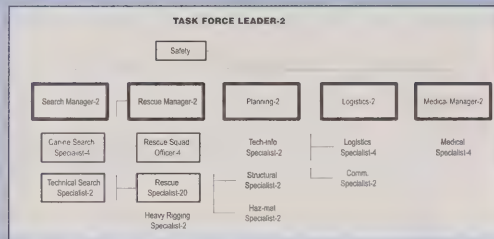
- finding trapped persons in collapsed structures using dogs and sophisticated search equipment,
- using heavy equipment (e.g., cranes) to remove debris,
- working to breach, shore, lift and remove structural components,
- treating and removing victims, and
- securing partially or completely collapsed structures.

In Canada, the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness (OCIEP) co-ordinates the National HUSAR program, in conjunction with the various provincial emergency measures organizations (EMOs). There is no easy way to define a typical HUSAR task force or team because a number of organizations can influence its make-up.

The largest and most influential of these are the Federal Emergency Management Agency (FEMA) and the International Search and Rescue Advisory Group (INSARAG). The former is the regulatory body for the United States and the latter is the regulatory body for the Office of the Coordination of Humanitarian Affairs of the United Nations (UN-OCHA). Each has its own distinct operational experience and requirements. Resources from both organizations can be found at www.fema.gov and www.reliefweb.int/insarag/.

There has been much discussion in the Canadian HUSAR community about the appropriate organizational model to use.

Keeping in mind that HUSAR culture in Canada is in its infancy, with the possible exceptions of Calgary and Vancouver, much work must be done before any decision is made. The following is an organization chart from a typical FEMA USAR Task Force.



HUSAR is considered a multi-hazard discipline. A HUSAR-capable response may be needed for a wide variety of emergencies or disasters, including earthquakes, hurricanes, typhoons, storms and tornadoes, flood dam failures, technological accidents, terrorist activities and hazardous material releases. A HUSAR task force/team acts as a framework, structuring existing emergency service personnel, particularly public works and emergency services members, as well as other city employees into an integrated response unit. Most municipally based HUSAR task forces/teams take advantage of the existing emergency service infrastructures to support them. The emergency service personnel who perform this work on a daily basis will be further trained in many related fields of rescue, giving them the ability to function as an independent unit if necessary.

A typical HUSAR task force/team could comprise 65 members and is divided into five major functional elements – search, rescue, emergency medical services, planning and technical information, and logistics.

Task force/team members would include structural engineers, hazardous material specialists, heavy rigging specialists, rescue

specialists, search specialists (including highly trained search dogs), logistics specialists, medical specialists (paramedics) and emergency physicians.

Currently, Canada's HUSAR resources rest predominantly in the west. Vancouver's team was recently certified as a Canadian HUSAR Task Force and it will be deployable once a validated air movement plan is put in place. It should be noted, however, that the Vancouver team was not conceptually conceived or developed by a single municipality or government, but was the product of the foresight, commitment and work of countless

individuals across Canada. Likewise, Calgary has a team that will be ready for national deployment with some financial support. Many other communities including Regina, Winnipeg, Ottawa, Toronto and some municipalities in Eastern Canada, are developing HUSAR response capabilities. Nevertheless, as with many other initiatives, there are funding restrictions, the largest being the significant amount of financial resources required for a relatively small number of responses.

With the events of 11 September behind us, much is being done to solve some of these issues. It is hoped all the stakeholders will decide collectively that this type of capability is necessary. OCIEP has consulted with most, if not all, provinces and territories on HUSAR-related issues.

The HUSAR community looks forward to renewing the Working Group meetings and finalizing a HUSAR national strategy. As the saying goes, "Those who cannot remember the past are condemned to repeat it." Let's hope we never forget the past. ■

Alan Thomas Jr., C.D. Captain, Special Operations, HUSAR, Toronto Fire Services



Bill Reid, Russell Craig Dunn, Jeff Eggleton, the Honourable Art Eggleton, Sandy Guse, Guy Kerr. David Taylor was unable to attend the ceremony.

Outstanding SAR Achievement Award Winner

On 10 December 2001, at a special ceremony at National Defence Headquarters, the Honourable Art Eggleton, Minister of National Defence and Lead Minister Responsible for Search and Rescue, presented Mr. Jeff Eggleton, of the Canadian Coast Guard Auxiliary and Canadian Power and Sail Squadron, with the National Search and Rescue Secretariat's 2001 Outstanding Search and Rescue Achievement Award.

"Ensuring safety on our country's inland waterways is not an easy task, but for years this challenge has been met by SAR organizations across Canada," said the Minister. "Jeff Eggleton exemplifies the dedication and skill shared by everyone involved with Canadian SAR."

From conducting training and boating safety initiatives with the Canadian Coast Guard Auxiliary, to developing inter-agency programs for the Canadian Power and Sail Squadron, Mr. Jeff Eggleton has significantly improved marine education and safety in the Niagara Peninsula area.

The Minister also presented four Certificates of Achievement in Search and Rescue at the ceremony in recognition of the dedication and professionalism of search and rescue providers across the country. The following recipients were awarded this distinction.

MR. RUSSELL CRAIG DUNN, Canadian Coast Guard Auxiliary (Pacific), Victoria, B.C.

Mr. Dunn has been involved in marine search and rescue for 16 years. A volunteer

with the Coast Guard Auxiliary since 1986, he is an ambassador for SAR. He has built relations between the Pacific Region Coast Guard Auxiliary and organizations such as the Canadian Coast Guard, Department of National Defence, United States Coast Guard and the United States Coast Guard Auxiliary.

MR. SANDY GUSE, Lakehead Search and Rescue, Murillo, ON

Mr. Guse is the commander of the Lakehead Search and Rescue unit in Thunder Bay, Ontario. He is a qualified Ontario Search and Rescue Volunteer Association (OSARVA) teacher and an initiator in providing SAR training to both the public and unit members.

MR. GUY KERR, British Columbia Provincial Emergency Program, Victoria, BC

Mr. Kerr has 11 years of experience in SAR. Before moving to the British Columbia Provincial Emergency Program, he was a board member of SAR Alberta, President of the Foothills Search and Rescue Society, a member of CASARA Calgary, and a Search and Rescue Co-ordinator for the Calgary Police Service.

MR. WILLIAM D. (BILL) REID, Yukon Civil Air Search and Rescue Association (CASARA), Whitehorse, YK

After 33 years in Emergency Services, Mr. Reid formed the Yukon CASARA. He was elected Director and National Board member and held these positions

for 16 years. Every aircraft that has been searched for in Yukon in the past 16 years has been found. Due in part to his advocacy of safety programs, no CASARA member has ever been injured during SAR operations in his jurisdiction.

MR. DAVID TAYLOR, Department of Resources, Government of Northwest Territories, Yellowknife, NWT

Although not present for the official ceremony, Mr. Taylor was also awarded the Certificate of Achievement. An active member of CASARA-Yellowknife since 1991, he has been instrumental in helping to develop the Northwest Territories CASARA as a search and rescue organization. Now the Zone Commander for his chapter, Mr. Taylor has a hand in practically all search and rescue activities in the Northwest Territories. —

Tina Bouchard, NSS

GOVERNOR GENERAL HONOURS CF MEMBERS

Seven Canadian Forces members – five of them search and rescue technicians – were honoured by Governor General Adrienne Clarkson.

The Medal of Bravery was presented to Captain Denis Couture, Sergeant Kenneth Power, Sergeant Barry Doyle, Sergeant Éric Larouche, Master Corporal Sylvain Trudel and Master Corporal Wayne Simpson at Rideau Hall in December.

The Meritorious Service Decoration (military division) was presented in October to Commodore Drew Robertson. —

Gloria Kelly, Printed courtesy of Maple Leaf magazine, 19 September 2001, Vol. 4, No. 33.

Man-Trackers & Dog Handlers in Search and Rescue

Someone gets lost in the woods. Search and rescue resources are called in to help find them.

Trackers and dog handlers arrive on the scene. The incident commander decides to pair the two SAR resources. Sounds like a match made in heaven, right? . . . Not necessarily.

Man-Trackers & Dog Handlers in Search and Rescue by Greg Fuller, Ed Johnson and Robert Koester is an easy-to-understand guide for trackers working with dog teams, dog handlers and incident commanders who have to co-ordinate both these assets.

The authors know their subject. Greg Fuller is the director of the Search and Rescue Tracking Institute in Virginia and a tracking instructor for the Virginia Department of Emergency Services. Ed Johnson was a dog handler and is also involved with the Search and Rescue Tracking Institute. Robert Koester is an incident commander in the Appalachian Search and Rescue Conference and the president of the Virginia Search and Rescue Council.

Each chapter in the guide presents new information on the dog handler-tracker relationship. There are chapters on search management, tracking



resources and tactics, and search-dog resources and tactics.

The authors point out misconceptions about both tracking and dog handling, and they explain how these resources can help in a search. Trackers are introduced to the concerns of canine teams and handlers, and vice versa. The last section looks at training.

Man-Trackers & Dog Handlers in Search and Rescue is a useful book for any tracker, handler or search manager. It provides basic information on everything from tactics and guidelines, to skills and suggestions.

Trackers and dog handlers might not be a match made in heaven, but it just might be a match that can save lives. ■

Jon Elliott, Co-op student
Mount Saint Vincent University

Man-Trackers & Dog Handlers in Search & Rescue

Book: Foundations and Information

Greg Fuller • Ed Johnson
Robert Koester

Upcoming Events

If you have any events to list in the upcoming issue of SARSCENE magazine, please contact Michael Jackson,

Phone 1-800-727-9414, (613) 992-8215

E-mail: mjackson@nss.gc.ca, Fax: (613) 996-3746



NASAR RESPONSE CONFERENCE – SAR 2002

The annual NASAR Response conference will be held in Charlotte, NC, May 30–June 2, 2002. Details are still being finalized, but keep an eye on the NASAR Web site for the latest details: www.nasar.org



SARSCENE 2002 WORKSHOP

The 11th annual Canadian SAR Workshop will be held 11–14 September 2002 in Halifax, Nova Scotia at the Sheraton Halifax Hotel: (866) 425-4329 toll-free.

For more information about the workshop please consult our Web site at: www.nss.gc.ca

OR CONTACT:

Louise Pilloud, Chief
Communications and Marketing
National SAR Secretariat
275 Slater Street, 4th Floor
Ottawa, ON K1A 0K2
Tel.: (613) 996-2642 or 1-800-727-9414
Fax: (613) 996-3746
E-mail: louise@nss.gc.ca

Charlie Strickland, President
N.S. Ground SAR Association
141 Sixth Street, New Glasgow, NS B2H 1B6
Tel.: (902) 753-1217
E-mail: searchr@north.nsis.com
Website : www.nsgsara.nsis.com

2002 OUTSTANDING SAR ACHIEVEMENT AWARD NOMINATIONS

Remember the new deadline – May 1.
For more information, contact
Tina Bouchard at 1-800-727-9414 or
(613) 992-8215. See following form.

Rope up with...

MultiTrek

Training • Equipment • Services

- ▶ Rope Rescue Training
- ▶ Training Program Development
- ▶ Specialized Equipment Sales

Designed for:

- ▶ Police and Fire Service
- ▶ Military and Volunteer Search and Rescue Personnel
- ▶ Public Utility Service Crews

2630-E Lancaster Rd • Ottawa, ON • K1B 5L8
1-800-263-5232 • www.multitrek.com

Serving Canadians in high places from coast to coast since 1982

Inscription au salon professionnel

RENSEIGNEMENTS SUR L'ENTREPRISE	
NOM DE L'ENTREPRISE	
PERSONNE RESSOURCE	
ADRESSE	
VILLE	PROVINCE/ÉTAT
TELEPHONE ()	TELECOPIEUR ()
SANS FRAIS ()	COURRIEL
SITE WEB	
REPRESENTANTS DE L'ENTREPRISE (Si vous avez besoin de plus de deux laissez-passer, veuillez joindre la coordonnatrice du salon professionnel)	
NOM DU 1 ^{ER} REPRESENTANT	TITRE
NOM DU 2 ^E REPRESENTANT	TITRE
DESCRIPTION DE L'ENTREPRISE Ces renseignements seront utilisés dans le programme. Veuillez donc limiter la description à 50 mots.	
RÉSERVATION ET CHOIX DE STAND	
stand(s) à 750,00 \$ CAN avant le 31 mars 2002	
stand(s) à 850,00 \$ CAN après le 31 mars 2002	
MODE DE PAIEMENT	
<input type="checkbox"/> chèque (à l'ordre de SARSCÈNE 2002)	
<input type="checkbox"/> MasterCard	N° de carte
<input type="checkbox"/> Visa	Nom du détenteur
ou	
Date d'expiration	Signature
FAIRE PARVENIR CE FORMULAIRE À :	
TINA BOUCHARD, coordonnatrice du salon professionnel, Secrétaire national de recherche et de sauvetage, 275, rue Slater, 4 ^e étage, Ottawa (ON) K1A 0K2 Tél. : (613) 992-8215 sans frais (au Canada) 1-800-727-9414 Téléc. : (613) 996-3746 Courriel : tbouchard@snrs.gc.ca	

Que voulez vous voir à SARSCÈNE 2002 ?

C'est toujours un défi de mettre sur pied un programme intéressant pour les congressistes. Vous pouvez nous aider en nous faisant savoir ce que vous voulez voir à Halifax. Connaissez-vous quelqu'un qui serait un excellent conférencier ? Croyez-vous qu'un aspect particulier de la recherche et du sauvetage devrait être abordé ? Faites nous le savoir et nous ferons de notre mieux pour l'inclure au programme.

INFORMATION	
NOM DU CONFÉRENCIER	
ORGANISME	
ADRESSE	VILLE
PROVINCE/ÉTAT	PAYS
TELEPHONE ()	TELECOPIEUR ()
COURRIEL	CODE POSTAL
SUJET/RÉSUMÉ DE LA CONFÉRENCE	
VEUILLEZ SOUMETTRE TOUTE INFORMATION À :	
TINA BOUCHARD, Secrétaire national de recherche et de sauvetage, 275, rue Slater, 4 ^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0K2 Tél. : (613) 992-8215 ou 1 800 727-9414 Téléc. : (613) 996-3746 Courriel : tbouchard@snrs.gc.ca	

Spécialistes en localisation de personnes et maîtres-chiens en R-5

Une personne s'égare en forêt. On fait appel aux ressources de R-5 pour aider à la retrouver. Des spécialistes en localisation des personnes ainsi que des maîtres-chiens avec leurs chiens pisteurs arrivent sur les lieux. Le chef d'intervention décide de faire travailler ensemble ces deux ressources de R-5. Tout ira pour le mieux, car ces gens sont faits pour s'entendre, non ? Non. Pas nécessairement.



Man-Trackers & Dog Handlers in Search

and Rescue est un ouvrage d'une grande utilité pour tous les praticiens de la R-5 qui en font l'objet et content des renseignements de base sur des thèmes comme les tactiques, les lignes de conduite et les compétences, ainsi que des suggestions relatives à ces sujets.

Les spécialistes en localisation de personnes et les maîtres-chiens ne sont peut-être pas faits pour s'entendre de toute éternité, mais ils sont certainement capables d'unir leurs forces dans l'harmonie lorsqu'il s'agit de sauver des vies. —

*Jon Elliott, Magistrate,
Université Mount Saint Vincent*

Encordez-vous avec.....

MultiTrek

Formation • Équipement • Services

- Formation en sauvetage technique
- Elaboration de programmes
- Vente d'équipement spécialisé

Destiné aux:

- Services policiers et d'incendie
- Personnel militaire et bénévoles en recherche et sauvetage
- Équipe du secteur des services publics

2630-E chemin Lancaster • Ottawa, ON • K1B 5L8
1-800-263-5232 • www.multitrek.com
Au service des Canadiens au sommet depuis 1982

L'équipe en localisation sous un angle différent, c'est-à-dire, celui de la gestion des recherches, de la localisation des personnes et celui des ressources et tactiques propres aux chiens pisteurs. Les auteurs soulignent diverses idées fausses concernant la localisation des personnes et le dressage et la conduite des chiens, et ils indiquent comment ces ressources peuvent aider lors d'une recherche. Ils expliquent les craintes des équipes humaines par rapport aux équipes canines, et vice-versa. La dernière section du livre porte sur la formation.

Man-Trackers & Dog Handlers in Search and Rescue (Spécialistes en localisation de personnes et maîtres-chiens pisteurs en R-5), dont les auteurs sont Greg Fuller, Ed Johnson et Robert Koester, est rédigé dans une langue claire et offre une série de lignes directrices à suivre par les spécialistes de la localisation qui doivent travailler de concert avec des équipes maîtres-chiens et vice-versa, et par les chefs d'intervention qui ont pour tâche de coordonner le recours à ces deux ressources. Les auteurs connaissent bien leur sujet. Greg Fuller est directeur du Search and Rescue Tracking Institute, dans l'État de Virginie, et formateur en localisation de personnes au Département des services d'urgence de l'État. Ed Johnson, autrefois maître-chien professionnel, est rattaché lui aussi au Search and Rescue Tracking Institute. Robert Koester, chef d'intervention à l'Appalachian Search and Rescue Conference, est également président du Search and Rescue Council de l'État de Virginie. Chaque chapitre de l'ouvrage observe

Calendrier

Si vous prévoyez des activités et que vous voulez les annoncer dans **SARSCÈNE**, veuillez communiquer avec Michael Jackson, tél. : 1 800 727-9414 ou (613) 996-3035, courriel : mjackson@snts.gc.ca, téléc. : (613) 996-3746



CONGRÈS ANNUEL NASAR RESPONSE – SAR 2002

Le congrès annuel NASAR Response se déroulera du 30 mai au 2 juin 2002 à Charlotte (North Carolina). Les détails restent à finaliser mais pour obtenir les dernières nouvelles, il suffit de consulter le site Web de NASAR : www.nasars.org.



CONGRÈS SARSCÈNE 2002

Le XI^e Congrès de recherche et de sauvetage se déroulera du 11 au 14 septembre 2002 à Halifax (Nouvelle Écosse) à l'hôtel Sheraton Halifax, sans frais (866) 425-4329. Renseignements : www.snts.gc.ca

Louise Pilioud, Chef
Communications et marketing
Secrétariat national de recherche
et de sauvetage

275, rue Slater, 4^e étage
Ottawa (ON) K1A 0K2
Tél. : (613) 996-2642 ou 1 800 727-9414
Téléc. : (613) 996-3746
Courriel : louisep@snts.gc.ca

Charlie Strickland, Président
Association de sauvetage et recherche au sol de la Nouvelle-Écosse (ASRSNE)
141, rue Sixth
New Glasgow (N.-É.) B2H 1B6
Courriel : search@north.nsis.com
Site Web : www.nsgsara.nsis.com

NOMINATIONS POUR LE PRIX 2002 POUR RÉALISATION EXCEPTIONNELLE EN R-5

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec : Tina Bouchard
Tél. : (613) 992-8215
Sans frais (au Canada) 1-800-727-9414
Voir le formulaire ci-joint (p. 17 de l'anglais).

EN MILIEU URBAIN

ÉQUIPEMENT LOURD DE R-S

R-S EN MILIEU URBAIN

Le monde a changé le 11 septembre 2001. C'est le moins que l'on puisse dire. À titre

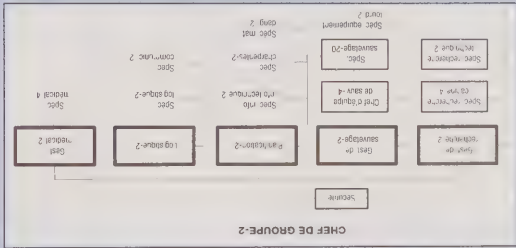
d'intervenant en recherche et sauvetage, j'ai pensé qu'il serait bon de profiter de l'occasion pour faire connaître certaines des activités de planification qui se réalisent en coulisse et ne sont pas couvertes autant qu'elles le devraient par les médias. Voici comment se définit le programme d'équipement lourd de recherche et de sauvetage en milieu urbain (ELSAMRU) au Canada :

- le recours à des chiens de recherche et à du matériel de recherche perfectionné pour localiser de personnes coincées dans des immeubles effondrés;
- l'utilisation de machines lourdes (p. ex., des grues de levage) pour enlever les débris;
- pour enlever les débris;
- les travaux nécessaires pour pratiquer une ouverture et l'éclair, détacher et enlever les pièces de charpente;
- le traitement et l'évacuation des victimes;
- la stabilisation et l'étayage d'immeubles partiellement ou complètement effondrés.

Au Canada, le programme national d'ELSAMRU est coordonné par le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile (BPIPEC), conjointement avec les divers organismes provinciaux et territoriaux de mesures d'urgence. Il est difficile de donner une description générale des groupes de travail ou équipes d'ELSAMRU, parce que leur mode de structuration est influencé par plusieurs organismes. Les plus importants et les plus puissants de ces organismes sont la Federal Emergency Management Agency (FEMA), l'organe de réglementation en place aux États-Unis, et le Groupe consultatif international de recherche et de sauvetage (GICRS), l'organe de coordination des affaires humanitaires des Nations Unies, et chacun des deux a des antécédents et des exigences opérationnelles qui lui sont propres. On peut se renseigner sur les ressources de la FEMA et du GICRS

en consultant les sites Web www.fema.gov et www.reliefweb.int/insarag/.

Les autorités canadiennes en matière d'ELSAMRU ont tenu de nombreux débats sur le modèle organisationnel qui convient à notre pays. Compte tenu du fait que l'ELSAMRU est un concept tout nouveau au Canada, sans précédent à Calgary et à Vancouver, il y aura encore beaucoup à faire avant de pouvoir en arriver à une décision à ce sujet. Voici l'organigramme d'un groupe de travail typique de la FEMA dans l'United States Army Reserve :



La gestion et l'utilisation de l'ELSAMRU sont considérées comme des disciplines comportant des dangers multiples. Une intervention à l'aide d'équipement lourd peut s'avérer nécessaire dans toutes sortes de situations d'urgence ou de catastrophes : séisme, ouragan, typhon, tempête, tornade, éclatement d'un barrage contre les crues, accident technologique, action terroriste, rejet de matières dangereuses, etc. Le groupe de travail ou l'équipe d'ELSAMRU remplit d'abord une fonction d'encadrement des autres intervenants, par exemple, le personnel des services d'urgence et de travaux publics et les autres employés municipaux, en les organisant en unité intégrée d'intervention. La plupart des équipes d'ELSAMRU des municipalités prennent appui sur les infrastructures existantes de services d'urgence. Les employés des services d'urgence, qui accomplissent ce genre de tâches quotidiennement, reçoivent de la formation spécialisée dans plusieurs domaines liés aux opérations de sauvetage et sont donc capables, s'il le faut, d'une autonomie d'action exceptionnelle. Une équipe d'ELSAMRU se compose habituellement de 65 membres répartis en cinq grandes catégories fonctionnelles : la

recherche, le sauvetage, les services médicaux d'urgence, la planification et l'information technique, et la logistique. Parmi les membres de l'équipe, on retrouvera des ingénieurs de structure ainsi que des spécialistes en matières dangereuses, en équipement lourd, en sauvetage, en recherche (y compris des chiens bien entraînés) et en logistique, et aussi des travailleurs paramédicaux et des médecins spécialistes d'urgence. Présentiellement, la plus grande partie des ressources canadiennes d'ELSAMRU se trouve dans l'Ouest. La ville de Vancouver vient d'être certifiée comme possédant un groupe de travail d'ELSAMRU et Calgary dispose d'une équipe spécialisée qui, avec un peu de soutien financier, sera bien sûr prête à un déploiement national. Les deux groupes peuvent être fiers de leurs réalisations, car ils ont beaucoup accompli avec très peu de moyens. Plusieurs autres collectivités dont Regina, Winnipeg, Ottawa, Toronto et certaines municipalités de l'Est du pays sont en train de se doter de ressources d'ELSAMRU. Tout comme dans le cas de bien d'autres projets, les fonds sont restreints, surtout lorsque l'on songe aux ressources financières nécessaires même pour un petit nombre d'interventions. Dans la foulée des événements du 11 septembre, on s'efforce de régler certains de ces problèmes. Il est à espérer que tous les intervenants et les intéressés conviendront collectivement du caractère essentiel des ressources en ELSARMU. D'ailleurs, en cette matière, le BPIPEC tient déjà des consultations avec la plupart, sinon la totalité, des provinces et des territoires. Tous les responsables des interventions d'ELSAMRU attendent avec impatience de reprendre leurs réunions de groupe de travail et de mettre la dernière main à une stratégie nationale dans leur domaine d'activité. Comme on le dit souvent, « ceux qui oublient le passé sont condamnés à le revivre ». Espérons que nous n'oublierons jamais le passé. —

Capitaine Alan Thomas Jr., C.D., Opérations spéciales, ELSARMU, Services d'incendie de Toronto

Qu'est-ce au juste que la

recherche et le sauvetage en

MILIEU URBAIN?

Ces jours-ci, nombreuses sont les personnes préoccupées par la R-5 en milieu urbain, surtout les membres des forces de l'ordre.

PERSONNE EN DÉTRESSE OU IMMOBILISÉE

Il est possible que la recherche ne soit pas nécessaire. Il vous faut toutefois déterminer si la responsabilité de coordination du sauvetage vous revient. Vérifiez d'abord auprès de tous les services locaux pertinents afin de définir clairement la répartition des rôles. Les membres d'autres services municipaux peuvent être formés dans des domaines que vous connaissez mal et, bien entendu, la collaboration est cruciale.

RÉCUPÉRATION DE VICTIMES ET COLLECTE DE PREUVES

Malheureusement, dans certains cas, il se peut que vous cherchiez une personne ayant perdu la vie. Puisqu'il est possible que des activités criminelles soient en jeu, vous devez faire attention aux éléments de preuve. Choisissez vos ressources d'intervention avec soin et donnez-leur la formation nécessaire : rappelez-leur l'importance des preuves et indices, les méthodes à utiliser pour les localiser et les recueillir. Les forces de police locales se chargeront de déterminer ces méthodes. J'espère avoir répondu, du moins partiellement, à cette question que l'on entend fréquemment :

« Qu'est-ce au juste que la recherche et le sauvetage en milieu urbain ? »

Paul OLMSTEAD, agent au service de police d'Edmonton, est affecté à la surveillance des parcs. Il est aussi l'un des 15 directeurs de recherche rattachés à la police d'Edmonton et il parcourt l'Alberta et le Nord pour donner des cours de R-5 et servir d'expert conseil auprès des collectivités relativement à toute une gamme de thèmes liés à la R-5.

« — Il s'agit plutôt de mettre en application des théories existantes qui résultent d'essais et d'erreurs. En termes simples, la R-5 en milieu urbain consiste à réunir et coordonner les ressources nécessaires pour retrouver des personnes perdues, disparues, en détresse ou immobilisées. Elle peut également inclure la récupération de victimes et la collecte de preuves.

RÉUNIR ET COORDONNER LES RESSOURCES

Cette tâche peut prendre beaucoup de temps, surtout sans bénévoles formés dans ce domaine. La présence de bénévoles bien formés, des les premières étapes d'une recherche, peut être cruciale. Bien sûr, il est tentant de faire appel à des bénévoles sans formation puisqu'il y en a toujours et qu'ils sont prêts et enthousiastes, mais ceci aura probablement un impact sur la probabilité de détection (PDD). Le recours à des bénévoles formés allège également le fardeau du respect de la loi lorsqu'il faut procéder à des recherches dans des propriétés privées.

PERSONNE ÉGARÉE OU PERDUE

Il faut avant tout se poser ces questions : cette personne est-elle vraiment perdue ou simplement partie à l'aventure ? S'est-elle déjà égarée dans le passé ? Une enquête approfondie, dès le début de toute opération, avant même de commencer la recherche, peut vous fournir des indices concernant l'endroit où retrouver cette personne.

Ce soutien ne vise pas uniquement les familles. D'autres New-Yorkais sont aux prises avec des troubles émotionnels. Alors que les camions de la Croix-Rouge distribuent de la nourriture et de l'eau aux pompiers et aux autres secouristes en train de fouiller les décombres de la zone appelée point zéro, les bénévoles en santé mentale sont aussi présents pour leur offrir un soutien, habituellement en leur soutiant et en leur demandant : « Comment allez-vous, dormez-vous assez ? » Encore une fois, le message est simple : « Nous sommes ici, nous compassons et nous sommes prêts à vous écouter si vous voulez vous confier. »

Toutefois, on ne pourra pas répondre au besoin en soutien affectif à court ou à moyen terme. Des représentants de la Croix-Rouge américaine signalaient que six ans après l'attentat à Oklahoma City, ils recevaient encore de nouvelles demandes d'aide sur une base régulière. « Il nous est impossible de déterminer pendant combien de temps on n'aura besoin de ce service à New York, disent-ils, mais nous comptons être là ».

Les Canadiennes et Canadiens qui désirent se renseigner sur leurs proches vivants dans les zones touchées sont priés de communiquer avec leur bureau local de la Croix-Rouge. Les personnes qui veulent faire un don en argent peuvent composer le 1 800 418-1111 ou communiquer avec leur bureau local de la Croix-Rouge canadienne. On accepte Visa et Mastercard au numéro sans frais 24 heures sur 24. Les chèques doivent être établis à l'ordre de la Croix-Rouge canadienne, porter la mention « Tragédie aux États-Unis » et être posés au siège social de la Croix-Rouge canadienne, au 170, rue Metcalfe, bureau 300, Ottawa (Ontario) K2P 2P2. Des dons en ligne sont acceptés sur le site www.croixrouge.ca. Les fonds qui ne serviront pas dans ce cas-dé seront virés au Fonds de secours en cas de catastrophes à l'étranger pour de futures opérations de secours. Les dons en nature ne sont pas acceptés.

Bernard Barrett, intervenant de secours de la Croix-Rouge canadienne à New York reproduit avec la permission du site Web de la Croix-Rouge canadienne (www.croixrouge.ca)

La Croix-Rouge s'occupe des familles des victimes

Le mur de bois fait toute la longueur du trottoir. Il est fait de contreplaqué et de deux sur quatre, comme les murs qui entourent la majorité des chantiers de construction du centre-ville. Toutefois, celui-ci est couvert de centaines d'affiches maison. Certaines ont été conçues avec soin à l'ordinateur, tandis que d'autres illustrent des dessins d'enfants. Elles ont toutes un trait commun : des photographies de proches dont on est sans nouvelle depuis la destruction du World Trade Centre à New York.

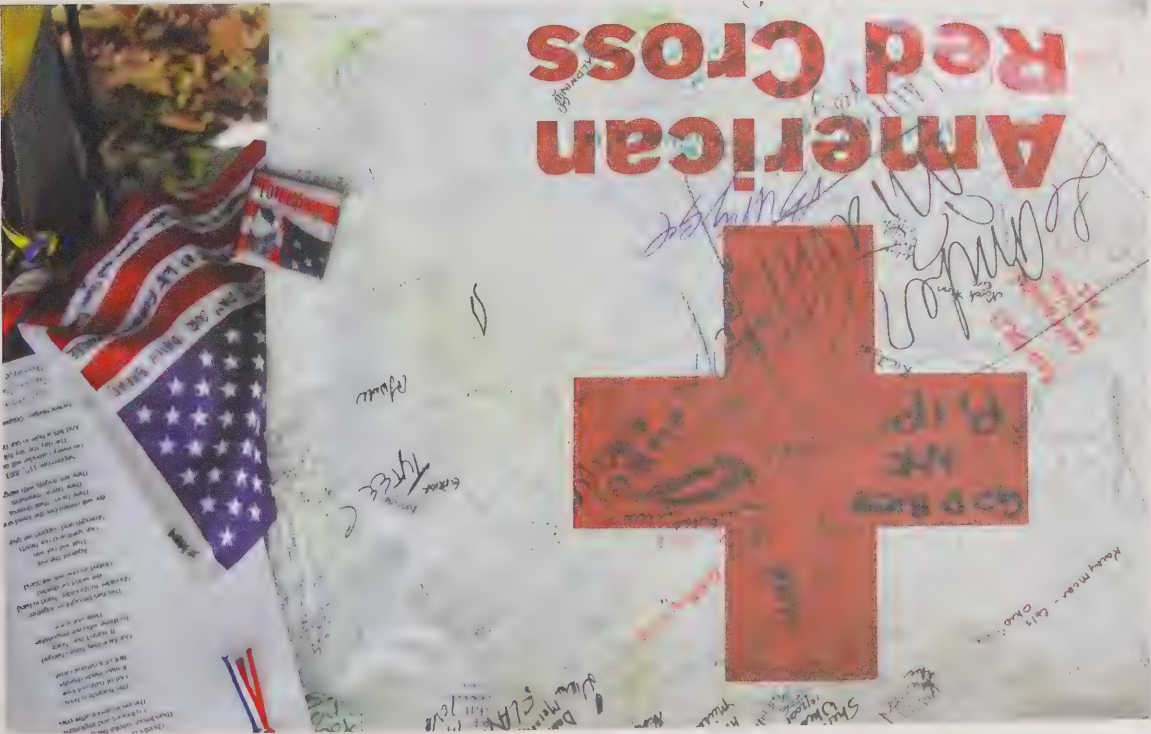
ci, on l'appelle simplement le mur. C'est à cet endroit que les familles viennent afficher des notes dans l'espoir que quelqu'un pourra les renseigner sur les photos sont accompagnées de roses. On peut lire sur l'une d'elles : « Nous recherchons notre papa, notre héros ». Il s'agit de la photo d'un pompier de New York avec ses deux jeunes enfants.

C'est ici que l'énormité de la tragédie revêt un caractère très personnel. On y voit un long étalage de visages souriants de gens ordinaires des photos individuelles en gros plan et des photos de couples ou de parents avec leurs enfants. Personne n'a reçu de nouvelles à leur sujet depuis le matin du 11 septembre.

Le mur est situé au Centre d'aide familiale, le point de convergence des services offerts aux familles des disparus. Ce centre, qui est géré par la Ville de New York, permet aux familles d'inscrire les disparus auprès des organismes d'application de la loi appropriés. D'autres départements peuvent offrir une aide financière aux personnes dans le besoin. Toutefois, le principal rôle du centre est de fournir un soutien affectif. Des conseillers, des bénévoles et des psychologues pour enfants sont disponibles pour apporter une aide à toutes les familles qui en ont besoin. La Croix-Rouge américaine est l'un des organismes les plus visibles au centre. Ses bénévoles y jouent un rôle important en s'occupant de l'inscription, d'un service de

Un défilé ininterrompu de familles se présente au centre d'aide durant la journée et pendant une bonne partie de la soirée. Les bénévoles en santé mentale s'occupent en privé des personnes qui ont de la difficulté à surmonter leurs émotions. Dans d'autres cas, il s'agit simplement d'accueillir les gens amicalement et d'engager une conversation. Le message de la Croix-Rouge est simple : « Nous sommes ici pour vous écouter et vous aider, au besoin ». Les bénévoles soulignent constamment que chaque individu est différent, qu'il réagit différemment aux situations et que la Croix-Rouge est prête à aider chacun d'eux aux divers stades du pénible processus de guérison psychologique.

garde des enfants, d'un poste de premiers soins et d'une section de la cantine. Toutefois, la contribution la plus importante de la Croix-Rouge est le soutien affectif qu'elle offre aux familles ainsi qu'à d'autres membres du personnel et aux bénévoles qui essaient de comprendre ce qu'ils éprouvent en ce moment. Les conseillers de la Croix-Rouge sont des professionnels qualifiés dans le domaine de la santé mentale. En tant que travailleurs sociaux, psychologues et conseillers d'orientation, psychologues et psychiatres, ils ont offert bénévolement leur aide et sont d'ailleurs formés par la Croix-Rouge pour faire partie de ses équipes d'intervention en cas de sinistre.



Le paradis maritime du Canada accueillera SARSCÈNE 2002

SARSCÈNE 2002

SARSCÈNE 2002, Halifax, Nouvelle-Écosse. S'il y a jamais eu un endroit au monde où on peut être sûr de se payer du bon temps... Je parle du congrès, bien évidemment. Je me présente : Jon Elliott, stagiaire étudiant pendant quatre mois au Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS), à Ottawa. Ma province d'origine est la Nouvelle-Écosse. Bien sûr je suis parti, mais une fois que vous aurez lu cet article, nul d'entre vous, amateurs de R-S, ne voudra rater SARSCÈNE 2002, qui se tiendra à Halifax du 11 au 14 septembre.

D'ABORD, UNE PETITE LEÇON D'HISTOIRE

Les premiers habitants de la Nouvelle-Écosse, les Micmacs, ont une culture ancienne et bien vivante et des traditions d'artisanat exceptionnelles.

Les premiers Européens à s'installer en Nouvelle-Écosse étaient des militaires et des

explorateurs français. Ils ont tellement bien réussi dans leur aventure qu'ils ont convaincu le roi de France de créer sur les lieux un peuplement en bonne et due forme. Ces colons, dont les descendants sont les Acadiens d'aujourd'hui, ont bâti leurs fermes et leurs

collectivités sur des terres aménagées à partir de marais salins et saumâtres arrachés à la mer au moyen de vastes réseaux de digues.

Les Français se sont retrouvés avec de nouveaux voisins à l'arrivée des Britanniques qui ont vite construit et peuplé des postes militaires et des établissements permanents

sur tout le territoire, le plus important de ces établissements étant la ville d'Halifax, fondée en 1749. Halifax est rapidement devenue la

pièce angulaire de la tradition et de la culture anglaises, rivalisant avec Boston et New York quant à l'importance stratégique et commer-

ciale. Pendant les longues années de la guerre franco-anglaise, les colons se souvenaient obligés de prêter serment à l'Angleterre ou l'autre

couronne lorsque des territoires étaient gagnés ou perdus selon les hasards de la bataille.

ET VENONS-EN À MAINTENANT!

La Nouvelle-Écosse a une population d'environ 937 000 habitants. Favorisée par sa situation hors pair à l'extrémité de la région canadienne de l'Atlantique, elle est au cœur même des

activités commerciales de la côte. Elle est le dernier port d'escale vers l'Est et le premier en venant de l'Ouest. Et on y trouve aussi, nommée Halifax qui offre le deuxième plus vaste port naturel toute-saison au monde,



ou s'arrêtent régulièrement grands cargos

et navires de croisière.

Et maintenant, qu'est-ce qui fait la

réputation de la Nouvelle-Écosse? Je vous

vous pensez : des pubs, de la bière et des

succursales de Tim Horton. Vous avez tort.

La Nouvelle-Écosse est célèbre dans le monde entier pour sa beauté naturelle, son littoral

tourneux et la mer qui vient s'y écraser en

vagues immenses. La splendeur éblouissante

des hautes-terres du cap Breton figure dans

à peu près tous les documents de tourisme

et de promotion diffusés par la province.

La Piste Cabot, qui serpente dans les hautes-

terres, n'est que l'une des nombreuses voies

panoramiques de la Nouvelle-Écosse. Chacun

des hautes et chacune des anses de la Côte

Sud offre une perspective unique. Il n'y a rien

1998, lorsque le vol 111 de la Swiss Air s'est

écrasé à quelques kilomètres au large, ne lais-

sant aucun survivant parmi les 229 passagers

et membres de l'équipage. Le souvenir de cette

catastrophe aérienne dévastatrice nous force

sans contredit à replacer dans leur contexte

non seulement les congrès de SARSCÈNE,

mais la recherche et le sauvetage en général.

Revenons au présent. Vous vous rendez

compte, en venant à Halifax en septembre

2002, que la Nouvelle-Écosse accorde une

place de choix au spectacle. Quand vous serez

là-bas, vous ne pourrez pas vous empêcher

de frapper des mains et de taper du pied au

rythme de la musique de la Nouvelle-Écosse,

une variante bien caractérisée de la musique

de la côte Atlantique, que vous entendrez jouer

en direct partout dans la province. Du point

de vue culinaire, vous découvrirez des mets

de toutes les cultures, de tous les goûts et de

toutes les descriptions et, bien sûr, les fruits

et accueillants dans toute la province et la

Nouvelle-Écosse abrite quelques-unes des

meilleures brasseries au Canada.

La province offre des promenades

en bateau et des excursions d'observation

des baleines. Une croisière sur le renommé

schooner *Bluenose* vous ramènera au bon

vieux temps où le vent était la plus importante

source d'énergie pour le transport des

voyageurs et des explorateurs.

La Nouvelle-Écosse est magnifiquement

capable de satisfaire tous les amateurs de

nature ou de photographie. La province

s'engourdit d'un grand nombre de forêts

et d'une foule de parcs. La nature sauvage,

la faune et la flore sont d'une grande impor-

tance dans ce coin de pays... même s'il est

bien agréable de se sentir en toute sécurité

(bravo à l'ASRSNE). Des sanctuaires fau-

niques, comme le parc de Shubenacadie,

permettent aux visiteurs de voir de nombreux

animaux sauvages dans leur milieu naturel.

d'enthousiasme et d'activité, baignée par la

Nouvelle-Écosse a tout pour plaire. Les

participants venus au Congrès SARSCÈNE 2002

verront tout de suite pourquoi cette province

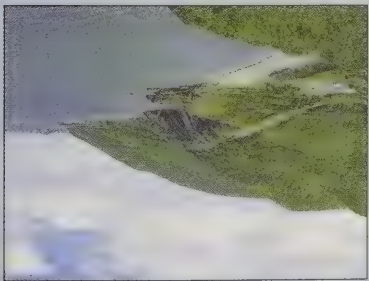
et la ville d'Halifax, sont reconnues comme

le paradis maritime du Canada. —

Jon Elliott, stagiaire,

Université Mount Saint Vincent

ASSOCIATION DE SAUVEPAGE ET RECHERCHE AU SOL DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE



Chaque année, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) travaille de concert avec un groupe de bénévoles de la région hôte en vue d'organiser la tenue du Congrès SARSCÈNE. En 2002, ce groupe est l'Association de sauvetage et recherche au sol de la Nouvelle-Écosse (ASRSNE).

L'ASRSNE soutient les équipes de recherche et sauvetage au sol (RSS) dans leurs efforts pour offrir un service dévoué et de calibre supérieur aux habitants de la Nouvelle-Écosse. L'association regroupe 25 équipes membres comptant en tout plus de 1 550 hommes et femmes qui se chargent des interventions de RSS sur tout le territoire de la province. Les équipes sont entièrement composées de bénévoles. Elles travaillent sous la direction de l'Organisation de mesures d'urgence (OMU) et sont appelées à l'aide par l'OMU ou par les services de police dans les cas de personnes égarées.



La fondation de l'organisme provincial a eu lieu en 1990 et l'ASRSNE a tenu sa première réunion à Schubacadie. En octobre 1994, le programme s'est renforcé encore plus par la signature d'un protocole d'entente officiel entre la GRC (Nouvelle-Écosse, Division H), l'OMU et l'ASRSNE. Ces trois entités, dont la coopération prend la forme d'un partage des ressources et des bénévoles, ont mis sur pied un programme efficace et intégré de recherche et sauvetage au sol. De plus, les membres ont

Jon Elliott, stagiaire, Université Mount Saint Vincent, Pour de plus amples renseignements concernant le congrès SARSCÈNE consultez notre site Web à l'adresse www.smrs.gc.ca

L'ANNÉE INTERNATIONALE DES BÉNÉVOLES



Yves Duguay-Gagné et son épouse au Carrousel de la GRC.

Comme vous le savez probablement, l'Assemblée générale des Nations Unies a déclaré que 2001 était

l'année internationale des bénévoles, offrant ainsi une occasion exceptionnelle de mettre en évidence les réalisations des millions de volontaires partout dans le monde et d'encourager encore plus d'hommes et de femmes à s'engager dans le bénévolat.

Le 26 avril 2001, sur la Colline du Parlement, se tenait une cérémonie spéciale destinée à rendre hommage à tous les bénévoles qui apportent leur appui à des programmes fédéraux. Parmi les personnes à l'honneur ce jour-là, on retrouvait deux groupes de bénévoles en recherche et sauvetage (R-S) choisis comme méritant une reconnaissance toute spéciale. La ministre du Développement des ressources humaines, l'honorable Jane Stewart, Duguay-Gagné et M. Richard Smith devant un auditoire où se trouvait notamment l'honorable Sheila Copps, ministre de Patrimoine canadien. ■

Diane Miller et Tina Bouchard, SNRS

local Yukon Sourdough Rendezvous, Samantha Mason, a donné le signal de départ de la compétition. Les délégués ont ensuite dansé jusqu'à la fermeture du salon.

Au Banquet de remise des prix et à la cérémonie de clôture, nous avons eu le privilège de recevoir la première ministre du Yukon, Pat Duncan, et madame Joanne MacDonald, représentante du Conseil des Premières nations du Yukon, qui se sont adressées aux participants. La remise des prix n'a été que partielle puisqu'un seul des lauréats était présent. L'honorable Art Eggleton a invité tous les lauréats à une cérémonie officielle complète, le 10 décembre, à Ottawa.

La cérémonie de clôture du congrès a pris tout le monde par surprise : le président de l'Association de recherche et sauvetage au sol gendarme Tim Nicholson de la GRC de Nouvelle-Écosse sont entrés en grande pompe au son des cornemuses, splendides dans leurs costumes traditionnels. Ils nous ont invités à participer au congrès SARSCENE 2002, du 11 au 14 septembre de 2001, à officiellement passé le drapeau aux hôtes de l'année prochaine.

En général, malgré les circonstances, le premier congrès SARSCENE au Nord du 60° parallèle a fort bien tiré son épingle du jeu. Le nombre restreint de participants a rendu l'atmosphère plus intime et nous avions vraiment l'impression d'être entre amis et en famille. Cela nous a fait réfléchir sur la façon de fonctionner au Yukon, où les gens sont habitués à se rassembler dans les temps difficiles pour remplir leurs devoirs. ■

Louise Pilioud, SNRS

IL RESTE ENCORE DES TEE-SHIRTS ET DES AFFICHES DE SARSCENE 2001 !

Pour recueillir des fonds pour l'association WDSAR, l'artiste yukonnais Chris Caldwell a généreusement créé une affiche spéciale pour la R-S. Le dessin est également reproduit sur le tee-shirt souvent de SARSCENE 2001. Vous pouvez vous les procurer à l'adresse www.wdsar.yk.ca.

(ACVRS) sur Winnie-the-Pooh et la R-S. Des collègues d'Europe ont aussi participé au congrès. Le policier belge Nico de Baene, ayant pu venir de Bruxelles, nous a parlé de la démarche et du système belge de R-S face aux personnes égarées et Sepo Wuori nous a parlé des activités de RSS en Suède.

Nous avons aussi pu présenter une version réduite du salon professionnel, avec une douzaine d'exposants, y compris quelques uns provenant du Royaume-Uni. On y a vu les exposants suivants : Globalstar Canada Satellites, Univisor, la Croix-Rouge canadienne, ACKSA Yukon, les garde-côtes auxiliaires du Canada et des États-Unis, Environnement Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (Services satellites du gouvernement), les tentes Rocky Mountain, WDSAR, Association de sauvetage et recherche au sol de la Nouvelle-Écosse. Le samedi, les participants et le grand public ont pu assister aux démonstrations de R-S sur les berges de la rivière Yukon. La compagnie Tashenshini Expediting Co. a d'abord donné des explications sur la rive et a ensuite effectué les démonstrations de différentes techniques de sauvetage rapide sur l'eau : un sauvetage en canot, un sauvetage d'un radeau renversé, un sauvetage en kayak et certaines démonstrations pratiques de sauvetage avec câble. La Carcross Arva Rescue Team Association, à bord d'un bateau Zodiac, a démontré comment poster l'équipage de la façon stratégique pour permettre des virages rapides et sécuritaires du bateau en route vers une victime. Finalement, le capitaine Al Thomas Jr., des opérations spéciales (équipement lourd de R-S en milieu urbain) des services d'incendie de la ville de Toronto, a donné une démonstration de sauvetage par câble en angle peu prononcé, grâce au bon vouloir des membres de l'équipe Foodhills SAR qui se sont prêtés au jeu.

Les deux soirées organisées par la WDSAR ont été populaires. Dans la plus pure tradition du Nord, nous avons été invités à participer à une soirée de « chasses aux indices », une véritable course au trésor où les équipes ont dû se rendre à certains lieux du centre-ville pour y trouver des renseignements et des articles. Les équipes gagnantes ont reçu des prix.

La soirée en l'honneur des bénévoles s'est caractérisée par une invitation à un spectacle de music-hall faisant revivre l'époque du Klondike : les montres se sont mises à l'heure de 1898 et des jours de la Ruée vers l'Or. Les participants ont pu se prêter au jeu, vêtus d'habits joués représentant les costumes des casinos de l'époque, et dirigés par le groupe local des Snowshoe Shufflers à titre d'animateurs. La reine de l'édition 2001 du festival

LE CONGRÈS DU NORD

On pourrait croire que dans une région si éloignée, un territoire de montagnes et de rivières préservé de l'œuvre du temps et de la civilisation, on est en quelque sorte protégé, à l'abri de la terre. Le congrès SARSCÈNE 2001, à Whitehorse au Yukon, demeurera à jamais gravé dans ma mémoire. Non seulement parce que le congrès s'est bien déroulé mais aussi et surtout à cause de l'incidence des événements tragiques du 11 septembre aux États-Unis.

Les attentats ont eu lieu à la toute veille de la journée d'ouverture des Jeux et de l'inscription au Congrès SARSCÈNE 2001.

De nombreux participants, conférenciers et exposants, retenus dans les aéroports un peu partout au Canada et aux États-Unis, n'ont pu se rendre. Malgré l'incertitude entourant le nombre de participants et d'exposants qui seraient présents au congrès, le SNRS a décidé d'aller de l'avant, tel que planifié.

C'était la première fois que le congrès SARSCÈNE avait lieu dans les territoires du Canada, comme le soulignait le thème du congrès « la R-S au nord du 60° parallèle ». Le territoire du Yukon compte une population de 30 000 habitants et la plupart de ceux-ci vivent à Whitehorse, la capitale. Les Canadiens s'adonnant de plus en plus aux activités extérieures, les besoins en matière de recherche et de sauvetage (R-S) s'accroissent d'année en année et le Yukon ne fait pas exception à la règle. Whitehorse étant un lieu prisé pour la pratique de sports et d'activités en milieu sauvage, l'endroit était donc idéal pour un congrès sur la recherche et le sauvetage.

Cette année, nos hôtes étaient la Whitehorse District Search and Rescue Society (WDSAR), en collaboration avec le Bureau des mesures d'urgence du Yukon, la Ville de Whitehorse, la division « M » de la GRC, le ministère de la Défense nationale et Parcs Canada. Nous avons tenu deux ateliers de formation pré-congrès. Les lundi et mardi, le Capitaine Al Thomas Jr, des opérations spéciales (R-S en milieu urbain avec équipement lourd) des services d'incendie de Toronto, a donné un atelier sur le sauvetage par câble en angle peu prononcé.

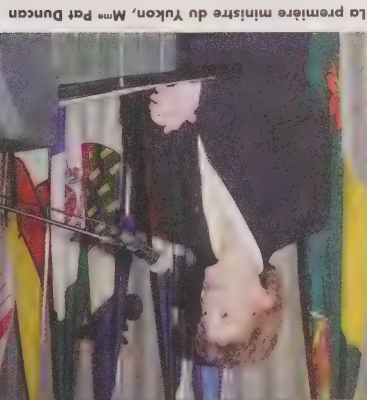
Kirstie Simpson, de WDSAR, a donné un atelier de quatre jours sur les équipes cynophiles.

Les Jeux de SARSCÈNE ont connu, comme tous les Jeux de SARSCÈNE, un vif succès. Cinq équipes ont passé les épreuves de navigation, d'intervention en premiers soins, de planification de R-S, de localisation d'éléments de preuve et d'indices ainsi que la fameuse épreuve mystère (formation d'équipe) de sauvetage. L'exécution de nœuds et une course avec civière. L'équipe Football SAR de la vallée Turner en Alberta a remporté la première place.

Les Jeux SARSCÈNE de cette année avaient lieu conjointement à une compétition d'équipes cynophiles, mais les événements du 11 septembre ont eu préséance et de nombreuses équipes cynophiles ont quitté Whitehorse pour New York ou ont été affectées à l'aéroport local.

Le congrès a commencé par les délices du traditionnel petit déjeuner aux crêpes, avec l'aide de célèbres « cuisiniers » : la sénatrice Ione Chrétien de la GRC en Nouvelle-Écosse, Chris Long, coordonnateur des services de R-S de l'État de Washington et plusieurs autres. La sénatrice Chrétien nous a bien impressionnés; elle est arrivée très tôt, a demandé où se trouvait la cuisine en retirant son manteau et son foulard, a revêtu un petit tablier attaché à la taille et a commencé à mélanger les ingrédients sans s'achar sa robe vert forêt, ne serait-ce que d'un brin de farine!

La cérémonie d'ouverture s'est poursuivie par une danse autochtone, exécutée par les danseurs Tagish Kwan de la Première nation Kwanlin Dün, et par une prière spontanée très touchante à Dieu afin qu'il vienne en aide aux



La première ministre du Yukon, Mme Pat Duncan

gens de New York, tout spécialement à ceux finalement de Louise Pilloud, du SNRS, au nom de Jean Murray, directeur exécutif du SNRS. Nous sommes alors allés de l'avant avec quatre sessions éducatives concomitantes, pendant trois jours. Grâce à l'offre de nombreux participants de remplacer à main levée les conférences n'ayant pu se rendre, nous avons pu offrir un programme complet, sur une foule de nouveaux sujets. Les séances improvisées ont mis du piquant au programme avec de nombreux thèmes nouveaux et intéressants, la plupart concoctés sous l'impulsion du moment.

Chris Long, Rick LaValle et Rick Goodman ont accepté de ressusciter leur séance pré-congrès habituelle sur la gestion des recherches et ont eu un large auditoire. Le pompier torontois Al Thomas a aussi captivé son public avec ses présentations opportunes sur l'équipement lourd utilisé lors de cas majeurs de R-S en milieu urbain. Bob Daffe, de l'entreprise locale Taisheenshini Expedition Co. a donné une toute première présentation (la formation sauve le sauveur) et s'est révélé un excellent conférencier. Les participants ont également apprécié les présentations de David Brewer (BC PEP) sur l'examen des interventions de R-S, de David Taylor (gouvernement des Territoires du Nord-Ouest) sur le système de balise de détresse de COSPAS/SARSAT et de Monica Ahlstrom



L'adulte Dunn explique le but et l'usage des sifflets rouges à des enfants enthousiastes des collectivités recueillies du Nord.

Un sifflet rouge, le 911 du Nord

se repose. » Le maj Scandrett révèle que l'idée du programme des sifflets rouges des Rangers canadiens lui est venue lorsqu'il a lu quelque chose sur les groupes universitaires qui donnent des sifflets aux étudiantes pour prévenir le viol lorsqu'elles marchent seules sur le campus. Les Rangers canadiens vont bientôt faire une distribution de sifflets au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut, à Terre-Neuve et dans le Nord du Québec. Des sifflets ont déjà été donnés dans le Nord de l'Ontario par des membres du 3^e Groupe de patrouille des Rangers canadiens, mais surtout par l'adju-

dant Bruce Dunn, qui a passé des semaines à visiter les régions isolées. La plupart n'étaient d'ailleurs accessibles que par la voie des airs. Les établissements des Premières nations qu'il a visités comptent entre 240 et 2 400 âmes. « J'étais parfois le seul passager à descendre de l'avion », a-t-il dit. « J'étais seul sur la piste d'atterrissage, parfois à 30 ou 40 degrés Celsius sous zéro. Je devais marcher 5 kilomètres avant d'atteindre l'établissement où je devais aller. Je travaillais avec moi mes bagages, au cas où je devais me faire la cuisine. » Il a donné des sifflets aux enfants de la première à la sixième année des écoles communautaires, en leur expliquant qu'il ne s'agissait pas d'un jouet mais de quelque chose qui ne devait servir qu'en cas d'urgence. « Ça en a-t-il valu la peine ? », s'est-il demandé. « Eh bien, oui! Si un sifflet aide un enfant qui se perd ou qui se trouve en difficulté, parce que sa moto/motocycle est tombée en panne ou que la glace a cédé sous le poids du véhicule ou quelque chose du genre, ça vaut la peine d'en distribuer. »



Sgt Peter Moon, Relations avec les médias
3^e Groupe de patrouille des Rangers canadiens
BFC Borden (Ontario)

Un programme de sécurité en faveur des collectivités isolées du Nord de l'Ontario est sur le point de prendre une

envergure nationale. Jusqu'à maintenant, plus de 30 000 sifflets, qui se distinguent par leur couleur rouge, ont été remis aux habitants de plus d'une quarantaine de collectivités de l'Ontario. La distribution a été faite par des réservistes de l'Armée de terre, les Rangers canadiens (Ojibways) et de Cris du Nord de l'Ontario. La distribution a été faite par des réservistes de l'Armée de terre, les Rangers canadiens, les seuls à assurer une présence militaire dans les régions reculées ou isolées du Canada. Bon nombre de collectivités autochtones qui vivent dans ces régions n'ont pas d'accès rapide aux services d'urgence, tels qu'un service d'appel 911. Il s'agit donc d'habituer les enfants à porter des sifflets en tout temps pour qu'ils puissent appeler à l'aide s'ils se perdent, se trouvent en

difficulté sur l'eau, sont victimes de violence physique ou sexuelle, ou dans toute autre situation d'urgence. Le ministère de la Défense nationale a décidé d'étendre son programme et de distribuer plus de 100 000 sifflets ailleurs au Canada, a déclaré le maj David Scandrett, le commandant du 3^e Groupe de patrouille des Rangers canadiens stationné à la Base des Forces canadiennes de Borden. C'est là où est établi le quartier général des dix groupes de Rangers canadiens qui

patrouillent le Nord de l'Ontario. « L'an dernier, nous avons été appelés à récupérer une vingtaine de corps, uniquement en Ontario », a-t-il souligné. « Cela nous oblige à étudier la question de la sécurité dans les régions sauvages. Dans la plupart des endroits où nous allons, il est impossible de composer le 911, et même si nous faisons le numéro, personne ne vient à la rescousse. En fait, il y a peu de téléphones publics et peu de policiers. Souvent, les collectivités locales n'emploient que deux agents de police, un qui travaille et l'autre qui

d'une durée de 30 secondes, chacun mettant en scène des activités de plein air estivaux (10) et hivernales (10), en français et en anglais. Parcs Canada voulait non seulement mettre en évidence des activités de plein air populaires auprès des jeunes et qui entraînent souvent des blessures et une intervention de R-S, mais manifester aussi la diversité culturelle de la jeunesse canadienne et produire des messages adaptés aux auditoires francophones aussi bien qu'aux anglophones.

La campagne a pour objectif à court terme de mieux faire connaître et comprendre les risques qui accompagnent les activités récréatives de plein air et d'incliquer aux jeunes adultes la notion que la sécurité est une responsabilité partagée et que les visiteurs des parcs sont responsables de leur propre sécurité. L'objectif à long terme visé par la campagne est d'encourager la prochaine génération d'amateurs de plein air à devenir plus autonomes et à planifier des activités qui répondent au niveau de difficulté qu'ils sont capables d'affronter. Parcs Canada voulait que ses capsules télévisées soient axées sur les jeunes et qu'elles transmettent des messages positifs, réintégrant l'humour. L'agence cherchait aussi un concept qui optimisât l'efficacité de l'utilisation du temps d'antenne et des rediffusions. Ces messages d'intérêt public passent sur environ 100 chaînes de câblodiffusion, de chaînes thématiques et autres, partout au Canada. Les annonces sont faciles à faire accepter par les télédiffuseurs, et ce pour les raisons suivantes :

- elles donnent aux télédiffuseurs l'occasion de se montrer bons citoyens;
- elles facilitent la gestion du temps d'antenne, c'est-à-dire qu'elles peuvent servir de « bouche-trous »;
- elles aident les chaînes à respecter leur quota relatif au contenu canadien.

Maintenant aux derniers stades de production et de diffusion, la campagne « Vous partez ? Renseignez-vous ! » promet de se révéler un franc succès et un modèle national de programme de prévention des cas de R-S. Alors restez à l'antenne pour avoir l'occasion de visionner les messages télévisés de Parcs Canada lorsqu'ils passent sur une chaîne de votre région. ■

Jon Elliott, stagiaire, Université Mount Saint Vincent et Mark McCarraughy, SVRS
Pour obtenir des renseignements additionnels sur la prévention en R-S ou sur ces projets participatifs, veuillez joindre Mark McCarraughy au Secrétariat national de recherche et de sauvetage, par téléphone au (613) 996-0517 ou par courriel, à l'adresse mark@nss.gc.ca.

L'effet des pratiques exemplaires

Chaque année, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage examine toute une gamme de projets de prévention, afin de déterminer les éléments et les critères qui ont contribué à leur réussite, en suscitant par exemple à un changement d'attitude ou de comportement du public-cible. Il présente ensuite les meilleurs modèles aux membres du Groupe de travail fédéral sur la prévention en R-S, en vue d'encourager le recours aux leçons retenues et aux pratiques exemplaires lors de l'élaboration de programmes de prévention. Voici certaines des meilleures pratiques retenues à ce jour : baser le programme de prévention sur des besoins réels précis; s'adresser à des publics bien ciblés; bien décrire le degré du risque associé aux activités en question et les conséquences des pratiques non sécuritaires; suggérer des comportements appropriés.

La Garde côtière canadienne et l'Agence de ces modèles dans l'élaboration de deux nouveaux projets de prévention : le Test national interactif de sécurité nautique et la campagne de sensibilisation Vous Partez ? Renseignez-vous ! Ces deux projets sont basés sur un besoin clairement déterminé, s'adressent à des publics-cibles, font la promotion d'un message pouvant être diffusé à grande échelle et suggèrent aux personnes visées des moyens de minimiser les risques associés à leur activité.

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE — TEST NATIONAL INTERACTIF DE SÉCURITÉ NAUTIQUE

Chaque année, nos lacs et cours d'eau sont envahis par plus de 8 millions de plaisanciers sur 2,8 millions de bateaux. Il est malheureux de voir que de toutes les interventions de R-S effectuées par la Garde côtière canadienne (GCC) en 1998, 66 p. 100 mettaient en cause des embarcations de plaisance. Devant le besoin croissant de formation à la sécurité nautique parmi les plaisanciers, la GCC a élaboré le Test national interactif de sécurité nautique, un projet de prévention achevé en septembre 2000. L'objectif était d'encourager les plaisanciers à acquérir de la formation, à obtenir leur carte de sécurité comme conducteur de bateau et à reconnaître et respecter les règlements de sécurité nautique. Le Test interactif national de sécurité nautique a été donné en 1999 et en 2000 et compte deux questionnaires sur les pratiques de sécurité nautique. Le Test interactif national de sécurité nautique a été donné en 1999 et en 2000 et compte deux questionnaires sur les pratiques de sécurité nautique. Le Test interactif national de sécurité nautique a été donné en 1999 et en 2000 et compte deux questionnaires sur les pratiques de sécurité nautique. Le Test interactif national de sécurité nautique a été donné en 1999 et en 2000 et compte deux questionnaires sur les pratiques de sécurité nautique.



L'honorable Herb Dhaliwal, ministre des Pêches et Océans, et des scouts marins, devant Théodore Remorqueur, lors du lancement de la semaine de la sécurité nautique.

s'est élevée à plus de 3,5 millions de dollars en argent, en marchandises et en services et qui ont permis de faire de cette campagne la plus importante jamais vue au Canada. Dans le but de donner au test la distribution la plus vaste possible, des animateurs attachés à la campagne ont assisté à 37 foires de navigation de plaisance, de sport et de villégiature partout au pays. Ils ont aussi fait la promotion du projet dans les journaux communautaires et les périodiques sur la navigation ainsi que dans les marinas et sur le Web. Le projet a fait un pas de géant lorsque les questionnaires de test ont paru dans le supplément sur la navigation de *Selection du Reader's Digest*, un périodique qui rejoint 4 millions de lecteurs. Au total, 57 443 personnes ont répondu au questionnaire.

Le projet comprenait aussi 13 mini-tests, d'environ une minute chacun, qui ont fait l'objet d'une télédiffusion dans les deux langues officielles lors d'émissions diverses, par exemple, sur la navigation de plaisance, la pêche sportive et la chasse, destinées aux publics-cibles. Une fois tous les formulaires de test retournés à la GCC, les résultats en ont été annoncés à la télévision et les organisateurs ont remis des prix aux vainqueurs au cours d'une émission spéciale de CTV et le Outdoor Life Network et regardée par plus de 4 millions de canadiens. Après trois années de travail acharné, le Test interactif national de sécurité nautique élaboré et administré par la Garde côtière canadienne est devenu un exemple remarquable de réussite des efforts de prévention au Canada.

PARCS CANADA — VOUS PARTEZ ? RENSEIGNEZ-VOUS !

La campagne de messages d'intérêt public lancée par Parcs Canada sous le titre « Vous partez ? Renseignez-vous ! » est un autre exemple d'un projet de prévention qui englobe certains des éléments de pratiques exemplaires dont il est question dans cet article. Ce programme en cours de réalisation, financé par le ENJ, en est à sa troisième et dernière année. De 1994 à 1997, Parcs Canada a effectué des recherches qui ont permis de constater que l'Agence transmettait des messages de sécurité au moment de l'arrivée des visiteurs dans les parcs et pendant leur séjour, mais que rien ne se faisait sur les plan des communications avant la venue des visiteurs dans un parc. Il était clair qu'un projet de prévention de ce type répondait à un besoin réel. Pour rester conforme à l'énoncé de ses perspectives et de ses objectifs en matière de prévention des cas de R-S (avril 1998), Parcs Canada voulait motiver les jeunes à acquérir et utiliser les connaissances, les habiletés et le matériel voulus pour être en mesure de faire des choix intelligents et de prévenir ou réduire en nombre, en fréquence et en gravité les cas de R-S. La campagne télévisée de Parcs Canada a un public-cible bien précis; elle s'adresse aux jeunes Canadiennes et Canadiens âgés de 9 à 24 ans. Elle se compose de messages d'intérêt public

Lauréat du Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage

Bill Reid, Russell Craig Dunn, Jeff Eggleton, l'honorable Art Eggleton, Sandy Guse, Guy Kerr, David Taylor n'ont pu assister à la cérémonie.



national de l'Association, il y a aujourd'hui 16 ans qu'il occupe ces deux postes et depuis lors, aucun acronyme n'est resté perdu. En outre, grâce à son engagement à l'égard des programmes de sécurité, aucun membre des équipes de l'ACRSA de son territoire ne s'est blessé au cours d'une intervention de R-S.

M. DAVID TAYLOR, DU MINISTÈRE DES RESSOURCES AU GOUVERNEMENT DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST, À YELLOWKNIFE (TERRITOIRES DU NORD-OUEST)

M. Taylor a également reçu un Certificat de réalisation mais il n'a pu assister à la cérémonie. Membre actif de l'ACRSA de Yellowknife depuis 1991, il a joué un rôle essentiel dans la mise sur pied de l'Association en tant qu'organisme de recherche et de sauvetage dans les Territoires du Nord-Ouest. Maintenant commandant du groupe, David Taylor participe à la plupart des interventions de R-S dans sa zone de responsabilité. —

Trina Bouchard, SNRS



LA GOUVERNEUR GÉNÉRALE HONORE DES MILITAIRES CANADIENS

La gouverneure générale Adrienne Clarkson a honoré sept membres des FC, dont cinq techniciens en recherche et sauvetage.

Le capitaine Denis Couture, le sergent Kenneth Power, le sergent Barry Doyle, le sergent Éric Larouche, le caporal-chef Sylvain Trudel et le caporal-chef Wayne Simpson se sont vus décerner la Médaille de bravoure à Rideau Hall, en décembre dernier.

Le commodore Drew Robertson a reçu la décoration pour service méritoire (division militaire) en octobre. —
Gloria Kelly, reproduit avec la permission de la revue Maple Leaf, 19 septembre 2001, Vol. 4, N° 33.

M. SANDY GUSE, LAKEHEAD SEARCH AND RESCUE, DE THUNDER BAY (ONTARIO)

Sandy Guse est commandant de l'association Lakehead Search and Rescue à Thunder Bay, en Ontario. Membre qualifié de l'Association des volontaires en recherche et sauvetage de l'Ontario (OSARVA), il se voue à l'enseignement, à la sensibilisation et à la formation en R-S auprès du grand public et des membres de son groupe.

M. GUY KERR, PROGRAMME D'URGENCE DE LA PROVINCE DE COLOMBIE-BRITANNIQUE, DE VICTORIA (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

Guy Kerr a 11 ans d'expérience en recherche et sauvetage. Avant d'adhérer au Programme provincial des mesures d'urgence de la Colombie-Britannique, il était membre du conseil d'administration de l'association provinciale de R-S de l'Alberta. Il est président de la Footfalls Search and Rescue Society, membre de l'ACRSA de Calgary et a servi à titre de coordonnateur de la R-S au service de police de Calgary.

M. WILLIAM D. REID, ACRSA DU YUKON, DE WHITEHORSE (YUKON)

Après 33 ans de service au Programme des mesures d'urgence, Bill Reid a fondé l'ACRSA du Yukon. Élu directeur et membre du conseil

des États-Unis et la Garde côtière auxiliaire de la Défense nationale, la Garde côtière et la Garde côtière canadienne, le ministère établi des rapports entre son unité de la GCAC titre d'ambassadeur de la R-S au Canada et a auxiliaire canadienne depuis 1986, il agit à se consacrer à la recherche et au sauvetage maritimes. Bénévoles auprès de la Garde côtière Il y a maintenant 16 ans que Craig Dunn **DE VICTORIA (COLOMBIE-BRITANNIQUE)** **AUXILIAIRE CANADIENNE (PACIFIQUE)** **M. RUSSELL CRAIG DUNN, GARDE CÔTIÈRE**

Le 10 décembre 2001, lors d'une cérémonie spéciale au Quartier général de la Défense nationale, l'honorable Art Eggleton, ministre de la Défense nationale et ministre principal de la recherche et du sauvetage, a remis à monsieur Jeff Eggleton, de la Garde côtière auxiliaire canadienne et des Escadrons canadiens de plaisance, le Prix du Secrétaire national de recherche et de sauvetage pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage. Le Ministère a également décerné quatre Certificats de réalisation afin de souligner le dévouement et le professionnalisme des fournisseurs de services de recherche et de sauvetage du pays. Les lauréats de 2001 sont :

Les hélicoptères Cormorant arrivent à Comox



réduites) et en sortit de façon sécuritaire, ce qui n'est pas toujours possible pour le Labrador. Le système de contrôle automatique complet du vol du Cormorant, couplé à un altimètre radar et à un système Doppler, permet une capacité de vol stationnaire automatique. Ceci veut dire que l'hélicoptère peut maintenir sa position sans intervention manuelle, ce qui évite énormément de fatigue au pilote et réduit le temps requis pour hélitreuiller les victimes. À bord, les blessés peuvent plus aisément recevoir des soins médicaux en route vers l'hôpital car la cabine du Cormorant est vraiment plus grande. Même si ces deux premiers appareils (25 p. 100) que celle du Labrador.

de la flotte éventuelle de 15 Cormorant ont été officiellement accueillis lors d'une cérémonie de la 1^{re} escadre de Comox, le 29 octobre dernier, cela prendra encore des mois avant que ce

Le 29 septembre dernier, par un temps froid et pluvieux, deux hélicoptères Cormorant CH149 aux vibrantes couleurs jaune et

rouge ont décollé de l'héliport de l'usine d'Augusta à Vergiate (prononcer ver-dj-aié) en Italie, se dirigeant vers l'Ouest. Ce n'était pas l'un des nombreux vols d'essais et de formation menés presque quotidiennement depuis que les nouveaux hélicoptères de recherche et de sauvetage (R-S) du Canada ont commencé à sortir de l'usine de montage en février 2000. Ces machines, les toutes premières du genre acquises par les Forces canadiennes, quittaient Vergiate pour la dernière fois et se dirigeaient vers Comox (Colombie-Britannique), leur « nouveau port d'attache », à presque 10 000 kilomètres de là. Évitant les Alpes à cause de la mauvaise température, les équipages ont longé la côte de la Méditerranée et de là sont montés vers le nord-ouest, traversant la France, l'Angleterre et l'Écosse. Les Cormorant ont commencé leur traversée de l'Atlantique en se dirigeant d'abord vers l'archipel danois des Îles Féroé, puis Kéyahik, en Islande. Là, les deux « libellules » ont longé la côte sud du Groenland avant de traverser le détroit de Davis et atterrir en sol canadien, à Iqaluit aux Territoires du Nord-Ouest.

Le commandant de mission qui dirigeait le vol n'était nul autre que le major Alex Thomson, l'officier des normes Labrador (et maintenant Cormorant) de l'équipe d'évaluation et de normalisation du sauvetage et du transport des

Forces canadiennes, à Trenton. En tant que pilote de Cormorant le plus expérimenté au Canada, avec environ 250 heures de vol à bord des nouveaux hélicoptères et 5300 heures de vol à bord d'hélicoptères Labrador, le major Thomson est bien qualifié pour établir des comparaisons. « À 140 nœuds sur le pilote automatique, le Cormorant est silencieux et sa conduite est douce. Un voyage du même genre (57 heures de vol réparées sur 12 jours avec quelques arrêts de deux jours pour l'entretien et le repos de l'équipage) dans le Labrador et vous seriez complètement épuisé, avec, en prime, un mal de dos », dit-il. Il souligne les atouts que le Cormorant apportera à la capacité de R-S. « Bien que les vitesses de croisière du Labrador (120 nœuds) et du Cormorant (140 nœuds) se ressemblent, ce dernier peut maintenir cette vitesse à de plus grandes altitudes et avec une charge plus pesante, permettant des déplacements plus rapides et directs (au-dessus d'élévations géographiques directes). Le Cormorant va aussi permettre un plus grand rayon d'action que le Labrador et sera en mesure de voler dans des conditions favorables au givrage, ce qui est interdit au Labrador. Du point de vue de la sécurité, dans le cas d'une panne moteur, le Cormorant peut maintenir un vol stationnaire (avec des charges

nouvelles de R-S. Il faut d'abord d'une éventuelle mission de R-S. À l'issue de la mission de R-S, il faut d'abord procéder aux tests opérationnels (Catégorie III) pour élaborer et vérifier les paramètres fondamentaux et les procédures que devront suivre les équipages lors de diverses missions de R-S. En parallèle, d'autres pilotes et officiers mécaniciens de bord entreprendront une formation au sol, sur simulateur et en vol à bord du Cormorant, aux installations d'Augusta-Westland, à Yeovil (Grande-Bretagne) et à Vergiate (Italie), avant de retourner au Canada pour compléter leur cours de conversion opérationnelle au 442^e escadron, à Comox. Là, au cours des deux prochaines années, les équipages d'aéronefs des quatre escadrons utilisant les Labrador effectueront la transition au Cormorant et retourneront à leur base respective au fur et à mesure que seront livrés les nouveaux hélicoptères. Le déroulement de la transition du Labrador au Cormorant a été minutieusement planifié. La transition, qui se fera par étapes, n'affectera en rien la capacité opérationnelle principale des hélicoptères de R-S et permettra aux Cormorant d'assumer graduellement leur tâche de R-S d'un bout à l'autre du pays. La fin de l'ère du Labrador est prévue pour 2003, près de 40 ans après que le premier hélicoptère de ce type soit entré en service à l'Aviation royale du Canada (ARC).

Major Grant MacDonald, SNRS

Questions et réponses au sujet des changements apportés à la politique relative au Programme du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S

Avec ces changements, tout le monde garde-t-il le droit de proposer un projet au Programme du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S ?

Oui, à condition que la proposition soit présentée par l'entremise d'un organisme qui parraine le FNI et est reconnu par le SNRS, et que les coûts du projet (en argent ou en nature) soient partagés. Le FNI a toujours eu parmi ses objectifs d'encourager l'innovation en R-S, mais les changements apportés font disparaître l'exigence d'un pourcentage minimum précis devant être soumis au partage des coûts. Les auteurs de propositions peuvent attribuer une valeur aux contributions sous forme de biens et de services qu'ils prévoient fournir à la mise en œuvre d'un projet proposé. Le FNI sera ainsi plus facile d'accès qu'avant, mais les autorités du programme continueront de s'assurer de l'engagement sérieux candidates.

Ces changements auront-ils une incidence sur le genre de projets présentés ou sur le calendrier des propositions ?

Non. Les changements ne modifient aucunement la directive fondamentale touchant la sélection des projets, c'est-à-dire encourager l'avènement d'idées nouvelles dans le domaine de la R-S. Les critères et les principes du FNI sont énoncés dans le Guide du Programme du FNI, qui est affiché au site Web du SNRS (www.snrs.gc.ca).

Les modifications apportées à la politique du programme s'appliquent aux projets proposés en vue du cycle 2003-2004 et des cycles ultérieurs. La présentation des propositions suivra le calendrier normal du FNI. Les demandes de financement présentées pour des projets à réaliser au cours du cycle 2002-2003 sont déjà au stade

d'examen et d'approbation et on les évaluera selon la politique actuelle du FNI.

Comment ces changements influenceront-ils sur les propositions futures émanant de ma province (de mon territoire) ?

Les groupes de bénévoles, les provinces et les territoires ne seront plus tenus de s'engager à financer 25 p. 100 de la valeur totale d'un projet avant d'en présenter la proposition. Ils devront cependant s'engager à financer une part du projet et cette contribution pourra être en argent ou en nature ou une combinaison des deux possibilités. Une contribution en nature pourrait consister, par exemple, à offrir l'utilisation d'installations de formation ou encore à fournir du personnel directement rattaché à la mise en œuvre du projet. Le SNRS élaborera une définition de ce qui constitue une contribution en nature et cette définition figurera dans la version révisée du Guide du Programme du FNI. Plus importante sera la contribution et plus grande sera la probabilité que la proposition reçoive le maximum des points attribués au partage des coûts. Le nouveau système a pour but d'encourager les organismes commanditaires et d'autres entités à investir davantage en argent et en temps dans des investissements stratégiques consentis par le FNI lui-même, il vise aussi à faire en sorte que les propositions présentées aient l'appui complet de l'organisme qui parraine la présentation du projet. Au moment de l'évaluation, des points de plus seront accordés aux promoteurs qui réussissent à se trouver des partenaires. Il n'en reste pas moins, bien sûr, que les propositions doivent toujours répondre à tous les critères prescrits dans le Guide du Programme du FNI, et qu'elles se trouvent en concurrence

avec les autres projets proposés, tout comme avant les changements.

Comment ces changements influenceront-ils sur les propositions provenant de mon ministère émanant des ministères fédéraux doivent, elles aussi, indiquer un taux de partage des coûts et elles peuvent faire état de contributions en nature dans le calcul de la somme totale des contributions. À titre d'exemple, on considérera les coûts qui peuvent être attribués directement à une proposition avant que le projet puisse démarrer comme une valeur partagée. Le même principe s'appliquera aussi bien aux ministères fédéraux qu'aux organismes non fédéraux.

L'annonce des changements déclenchera-t-elle une affluence soudaine de propositions susceptibles de submerger les parlements fédéraux et provinciaux du FNI ?

Le FNI a pour but premier d'encourager la présentation d'idées nouvelles

et plus il y aura de ces idées originales, mieux ce sera. L'annonce n'entraîne aucune modification des catégories de projets admissibles. Le processus d'examen et d'approbation des projets proposés au FNI fait intervenir un comité chargé d'évaluer les mérites de tous les projets. Ce processus devrait rester pratiquement intact, même s'il y a effectivement une augmentation du nombre de propositions reçues. La plupart des organes de parrainage du FNI, qu'il s'agisse des provinces, des territoires ou des ministères fédéraux, ont chacun leurs propres critères d'acceptation. Ainsi, par exemple, plusieurs provinces et territoires exigent que les propositions répondent à des critères de sélection basés sur les priorités de la province ou du territoire en question. Pour la même raison, il ne faut pas s'attendre à un accroissement important du nombre de propositions émanant des provinces et des territoires. —

Per Nilsen, SNRS

Au service des groupes de recherche et de sauvetage au Canada depuis 30 ans.



Pour recevoir un catalogue

Au Canada
Téléphone 1 800 661 7399
Télécopieur 1 800 722 1960

A Vancouver
Téléphone 604 876 8650
Télécopieur 604 876 6590

www.mec.ca

Matériel pour les groupes de recherche et de sauvetage
Notre spécialité: Le matériel de recherche et de sauvetage en milieu sauvage, le matériel et les câbles de sauvetage à grand angle, et les vêtements pour toutes conditions.

Service available in English.

Nouveau directeur exécutif au Secrétariat national de recherche et de sauvetage

L'honorable Art Eggleton, ministre principal de la recherche et du sauvetage, est heureux de vous annoncer la nomination de Mme Jean Murray au poste de directeur exécutif du Secrétariat national de recherche et de sauvetage. Mme Murray est entrée en fonction le 27 août 2001.

Avant d'entreprendre sa carrière dans la fonction publique fédérale, en 1976, Mme Murray a travaillé en administration municipale et dans le secteur privé au Royaume-Uni, en France, en Espagne et, au Canada, au Nouveau-Brunswick. Elle a occupé des postes au ministère des Travaux publics, au Secrétaire du Conseil du Trésor et au ministère des Transports, où elle a notamment travaillé dans les domaines des politiques en matière d'aviation et de la sécurité ferroviaire. Elle y a aussi été nommée directeur du Secrétariat. Mme Murray a également travaillé pendant 13 ans à la Garde côtière canadienne en tant que directeur général de la Direction du sauvetage, de la sécurité et de l'intervention environnementale et directeur général des Services à la navigation maritime. Avant d'entrer au service du Secrétaire national de recherche et de sauvetage, elle occupait le poste de directeur des communications à Statistique Canada.

Mme Murray est native de St. John's, à Terre-Neuve. Elle détient un baccalauréat en géographie, en anglais et en Français de l'Université de Londres, au Royaume-Uni, ainsi qu'un diplôme d'études supérieures en urbanisme.



Le ministre principal de la recherche et du sauvetage, l'honorable Art Eggleton, a récemment approuvé les changements ci-après au programme du FNI, tel que l'avait recommandé le Comité interministériel de la recherche et du sauvetage (CIRS). L'exigence actuelle d'une contribution correspondant à 25 p. 100 du financement des projets remplacée par une province ou un territoire sera remplacée par une prescription de partage des coûts et de partenariat pour tous les projets proposés. Les projets feront également l'objet d'une évaluation à l'aide d'un barème de notation révisé qui accorde plus de poids au partage et au partenariat ainsi qu'au besoin relatif que le projet vise à combler (c'est-à-dire, les possibilités que le projet offre d'améliorer le système de R-S). En outre, les modifications apportées élargissent la définition du genre de soutien qui peut être considéré comme un partage des coûts, afin qu'elle englobe les contributions en nature et non pas seulement les apports financiers. Il faut donc désormais évaluer toutes les contributions en les présentant, avec documents à l'appui, dans la proposition au FNI, et toutes ces contributions doivent être contrôlables et vérifiables.

Changements apportés à la politique relative au Programme du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage

Les changements apportés à la politique relative au FNI sont conçus dans le but de rendre les fonds du programme accessibles à tous de manière égale, d'encourager les investissements dans des projets avantageux pour la recherche et d'améliorer la gestion et la vérifiabilité des projets. Les changements s'appliqueront aux projets lancés pendant l'exercice 2003-2004, afin de donner aux auteurs de propositions et aux autorités d'examen des propositions le temps de s'adapter à la nouvelle politique. Le Guide du Programme du FNI, téléchargeable à partir du site Web du SNRS (www.snrs.gc.ca), sera mis à jour et contiendra des directives et explications précises au sujet des nouveaux paramètres relatifs aux contributions et des modifications apportées à la méthode de notation. La version mise à jour sera disponible en avril 2002. Toutes les propositions présentées au FNI pour le cycle de projets 2003-2004 et les cycles subséquents doivent se conformer à la politique telle que modifiée. Après deux ans de mise en application, le SNRS procédera à un examen en vue de déterminer si les modifications ont atteint les objectifs visés, c'est-à-dire : assurer une meilleure accessibilité, encourager les investissements en R-S et relever la gestion et le contrôle des projets.

TABLE DES MATIÈRES

NOUVELLES DE R-S	2
Nouveau directeur exécutif au SNRS	2
(Changements apportés à la politique relative au Programme du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S)	2
Questions et réponses au sujet du FNI	3
Les hélicoptères Cormorant arrivent à Comox	4
PRIX	
Lauréat du Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage	5
La Gouverneure générale honore des militaires canadiens	5
PRÉVENTION	
Prévention - L'effet des pratiques exemplaires	6
Un sifflet rouge, le 911 du Nord	7
SARSCÈNE 2001	
Le congrès du Nord	8
L'année internationale des bénévoles	9
SARSCÈNE 2002	
Association de sauvetage et recherche au sud de la Nouvelle-Écosse	10
Le paradis maritime du Canada accueillera SARSCÈNE 2002	11
R-S EN MILIEU URBAIN	
La Croix-Rouge s'occupe des familles des victimes	12
Équipement lourd de R-S en milieu urbain	13
Qu'est-ce au juste que le R-S en milieu urbain ?	13
BIBLIOTHÈQUE	
Spécialistes en localisation de personnes et matières-chiens pisteurs en R-S	15
CALENDRIER	15



SARSCÈNE est une publication trimestrielle du Secrétaire national de recherche et de sauvetage. Traduction, révision et lecture d'épreuve par ALTER EGO Inc. Révision anglaise par PVP Editorial Services Inc. Impression par Alter Ego Printing Services Inc.

Photographie : p. 10 et 11, Tourisme Nouvelle-Écosse; p. 15, Ottawa Valley SAR Dog Association.

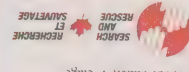
Les options et les faits relatés dans cette revue relèvent des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les opinions ou politiques du Secrétaire. Pour tout renseignement, veuillez vous adresser à :

Secrétaire national de recherche et de sauvetage
Michael Jackson (613) 996-3035

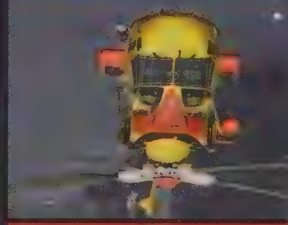
Renseignements sur la publicité :
Séjour : Joe Elliott
Rédactrice de numéro : Diane Miller et Tina Bouchard
Rédactrice en chef : Louise Pilon

Internet : bouchard@snrs.gc.ca ou <http://www.snrs.gc.ca>
Téléphone : (613) 996-3746
Téléphone : (613) 996-3035 ou 1 800 727-9414

KIA 0K2
Ottawa (Ontario)
Éditeur : Michael Jackson, 275, rue Slater, 4^e étage
ISSN 1183-5036



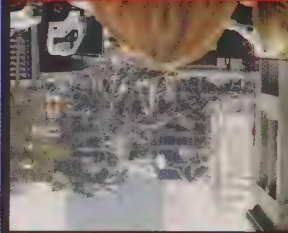
REPORTAGES SPÉCIAUX



es hélicoptères
ormorant arrivent
Comox



n sifflet rouge,
911 du Nord



-S en milieu
rban - En êtes-
ous?



événement - L'effet
es pratiques
xemplaires



ARSÈNE 2002
Halifax, en
ouvelle-Écosse

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage


SAR SCÈNE

Hiver 2002 Volume 12, numéro 1



Canada

Secrétariat national
Recherche et sauvetage
National Search and
Rescue Secretariat

 POSTES CANADA	POST CANADA
Port payé Poste- Publications Mail 1713825	

CAL
NS
-S16

SAR SCENE

Fall/Winter 2002 Vol. 12, #3

The Canadian Search and Rescue Magazine

National ground
SAR standards

SARSCENE 2002

The Art of
Casualty
Simulation

Canadian Forces
National/Arctic
SAREX in
Manitoba

SAR partners simulate Arctic disaster



National Search and
Rescue Secretariat

Secrétariat national
Recherche et sauvetage

Canada

CANADA



POSTES

POST

CANADA

Postage paid
Publications
Mail

Port payé
Poste-
publications

40559507

TABLE OF CONTENTS

Feature Story

SAR partners simulate Arctic disaster..... 1

Ground SAR

Groundbreaking Volunteer SAR national criteria adopted... 2

SAR Book Review

Heroic Rescues at Sea..... 3

SAR Team Profile

Lakehead Search & Rescue Unit:
40 Years of Service and Change..... 4

Training

The art of casualty simulation..... 5

SARSCENE 2002

SARSCENE 2002 exemplifies its theme
"No call for help goes unanswered"..... 6

Air SAR

CASARA joins Canadian Forces SAR
squadrons in SAREX 2002..... 10

Beacons

When Personal Locator Beacons do –
and don't – make sense..... 11

Upcoming Events..... 12

New SAR Initiatives Fund

NIF supports Basic Survival and Prevention Program..... 13

Marine SAR

Canadian team wins ISAR 2002..... 14

Cormorant flies first mission..... 14

Watch for information on SARSCENE 2003

October 15–18, 2003

Kingston, Ontario

Visit: www.nss.gc.ca for more news.

SARSCENE

SARSCENE

SARSCENE is published by the National Search
and Rescue Secretariat.

Facts and opinions published in SARSCENE are those
of the individual contributors and do not necessarily
reflect the position or policies of the Secretariat.

Guest Editor: Roxanne Halverson

Editorial Assistant: Tina Bouchard

Email: Ekatz@nss.gc.ca

National Search and Rescue Secretariat
275 Slater Street, 4th floor
Ottawa ON K1A 0K2

Phone: 1-800-727-9414

Fax: (613) 996-3746

Web site: www.nss.gc.ca

Canada Post Agreement #40559507

ISSN 1183-5036



Canadian Coast Guard Auxiliary (CCGA) receives new funding

The CCGA will receive \$22.5 million in new funding from the Department of Fisheries and Oceans over the next five years. The funding will enable the volunteer association, whose members assist the Canadian Coast Guard in providing SAR services and maritime safety education programs to Canadians, to continue this valuable work. The CCGA consists of 4,666 members who volunteer their time and vessels to assist fellow mariners in distress.



Photo courtesy of the CCGA

SAR day in Alberta

Alberta's search and rescue volunteers showcased their skills and accomplishments in their first-ever SAR day, May 4, 2002. Hosted by the Search and Rescue Association of Alberta, the day featured a wide range of activities aimed at promoting SAR work. Communities across the province marked the occasion with SAR fun days, information booths, public seminars, workshops and school presentations. Other events included a mock plane crash in Fort McMurray, a cold case search in Calgary and a mock search in the Lethbridge region.

Study shows swimming and boating takes toll in Quebec

The Secrétariat au loisir et au sport Québec, the Quebec division of the Canadian Red Cross, and the Life Saving Society have released a study of provincial drowning data for an eight-year period (1991-1999). Recreational swimming accounted for most of the water-related deaths, but boating, canoeing, and fishing also took their toll. In boat-related drownings, the statistics indicated that the majority of the victims weren't wearing

personal flotation devices. Use of alcohol, swimming nears rapids and waterfalls, swimming alone and poor swimming skills were also cited as factors in most drownings. With increased awareness of drowning circumstances the organizations hope to reduce such drowning incidents.

Studying attitudes towards PFDs

The Canadian Coast Guard's Office of Boating Safety (OBS) has undertaken a project to increase the use of personal flotation devices (PFD) among recreational boaters. The project included a study of attitudes towards PFDs, which showed that women are more safety conscious than men, and that higher income and more highly educated boaters feel they have more control over their environment and are less likely to wear PFDs. Ninety per cent of study respondents said they would be more likely to wear a PFD if asked to do so by the boat operator—making operators a primary audience for safety messages. Bulkiness and fit was cited as the overwhelming problem associated with wearing PFDs among recreational boaters. For more information on the study, contact the OBS, Newfoundland Region, at 1-800-230-3693.



Photo courtesy of the CCGA

NIF project makes the news

The Edmonton Journal, October 10, reports that RCMP K Division in Edmonton is training volunteers for night searches with a Forward Looking Infra Red (FLIR) camera mounted on their Bell 206 L-4 helicopter. The cost of training the volunteers and of the equipment comes from the New Search and Rescue Initiatives Fund (NIF), which is administered by the National Search and Rescue Secretariat. The fund supports about 50 projects a year to enhance search and rescue capabilities across Canada.

The Cape Dorset shoreline, the site of the simulated rescue operation

SAR partners simulate Arctic disaster

by Louise Crone

Canada's SAR response agencies were put to the test in Cape Dorset on Baffin Island, Nunavut as they worked with Nunavut Emergency Management (NEM), the local community and the National Search and Rescue Secretariat (NSSR) to simulate the response to a major marine emergency. This was the first time that those participants had worked together to carry out a full-scale, multi-jurisdictional exercise.

The scenario involved the simulation of a fire on board a cruise ship. The Canadian Coast Guard (CCG) icebreaker, the *DesGroseilliers*, acted as the stricken vessel with an explosion and fire on board. There were 14 casualties with a wide range of injuries. Seven were evacuated to shore, five remained on board for triage and treatment, and two persons (actually mannequins) were pulled from the frigid waters of the Hudson Strait onto a Zodiac fast-rescue craft. The CCG icebreaker, *Henry Larsen*, played the role of the rescue vessel.

The exercise assessed how each of the participating organizations (Canadian Coast Guard, Canadian Forces, Parks Canada Agency, RCMP, Nunavut Emergency Management, and the community of Cape Dorset) worked together. It also tested the ability of the various elements in the SAR response system – from the first call for help to the final recovery – to handle an emergency in a remote location. The Baffin Island Regional Health Centre, located in Iqaluit, used the exercise to test its ability to respond to a mass-casualty situation.

Planning the exercise

Planning for the exercise began in 2000. Three planning sessions, including a table-top dry run on-site in Cape Dorset, took place before the live exercise. The site was chosen because of the increase in passenger vessel traffic in the eastern Arctic.

Although heavy fog prevented the Canadian Forces from fully participating – the Hercules aircraft could not fly that day – the exercise was deemed a success. A hot-wash debriefing was held immediately after the exercise in the Cape Dorset community centre.

Some of the lessons learned provided valuable insights into future exercises, such as the importance of allowing an extra day for bad weather, if possible, and the need to hold the exercise in a more remote location, away from a community, where no immediate help is available.

Lessons learned

Some preliminary lessons about the SAR system include:

- Using VHF repeaters to assist communications between team members
- Having a common radio frequency for RCMP, NEM and Parks Canada
- Equipping all rescuers on-shore with the means to communicate with the On-Scene Commander
- Improving the interaction with local response agencies and rescue personnel when vessels are in Arctic waters.

A more comprehensive report on this exercise will be available in early 2003. Resources permitting, the NSS plans to facilitate one multi-jurisdictional exercise a year with a different location and scenario each time. ■



Groundbreaking national criteria adopted for SAR volunteers



GSAR training and skill levels difficult to gauge

GSAR operations have never been national in scope. They come under provincial and territorial jurisdictions, with regional police agencies managing and conducting GSAR missions employing standards and procedures which can vary significantly from region to region.

Police in most jurisdictions rely on GSAR volunteers to assist in search operations, but the degree to which they employ them varies. This is a result of the fact that, while the required GSAR skills are well known among disciplined GSAR volunteers, actual training standards and recognized skill levels vary significantly across the country. The lack of a common structure to validate skill levels has made it difficult for police agencies to determine how to best use volunteer GSAR resources.

In addition, GSAR operations are becoming increasingly sophisticated. There is a greater emphasis on analytical search techniques based on data, which shows that lost people display specific and predictable behavioral patterns related to their age, mental capabilities and mental states. GSAR workers must be versed in satellite navigation techniques, as well as capable of operating a growing array of

Volunteers in ground Search and Rescue (GSAR) operations in Canada marked a major milestone on September 12th with the adoption of a common set of national criteria for GSAR training and proficiency. The culmination of a two-year project, the first-ever common criteria will serve as the foundation for the harmonization of GSAR standards nationwide, and ultimately, certification of the skills of GSAR workers across Canada.

complex communications and information technologies. There are constant advances in first aid and emergency medical treatments that must be learned. As a result GSAR workers must have a wider range of specialized training and expertise that go beyond basic search, survival and orienteering skills.

GSAR certification

“With nationally recognized GSAR criteria we can get a handle on grading and identifying skill levels, as well as the training requirements for GSAR volunteers across the country,” explains NSS GSAR Project Director John Chaffey. “This will enable police authorities to use these resources far more effectively and with greater confidence.”

The common criteria will allow different jurisdictions to share resources, and pave the way for mutual aid agreements. They will facilitate the delivery of consistent and cost-effective training to produce certified GSAR experts and create a national pool of skilled emergency personnel. Certification will also increase the mobility of GSAR workers as their skill levels and credentials will be recognized across the country.

Consensus among thirteen jurisdictions

Thirteen separate jurisdictions have adopted the common set of GSAR standards, as part of a project that was

facilitated by the NSS. Funded through the New SAR Initiatives Fund (NIF), it was a cooperative effort of the National Ground SAR Council, which is made up of all the provincial and territorial GSAR authorities.

The Council appointed a working group to develop methods for uniting the training and management structures of GSAR operations across Canada. Comprised of major police agencies and provincial GSAR volunteer associations, the working group met over a two-year period to develop the national GSAR criteria.

The criteria model

Consisting of three GSAR training levels—basic, advanced, and management—the criteria outline the degree of instruction required for each GSAR level, as well as the essential elements to be included within the official standards of any GSAR organization. The criteria also include a GSAR vision and principles, and a glossary of standardized GSAR terms.

“This model enables GSAR authorities in all the jurisdictions to develop training and procedures, which address the vital elements of GSAR operations, while still allowing each jurisdiction to set their own specific standards to address regional differences related to organizational, geographical, environmental and cultural factors,” says Mr. Chaffey.

National identity

Beyond standardized training and skill requirements, the adoption of common GSAR criteria will advance GSAR operations in other ways. Most importantly, it will serve as the keystone to create a national identity for GSAR authorities.

"The combination of separate jurisdictions and lack of national standards has made it difficult for GSAR authorities to gain the same type of national profile as the Canadian Coast Guard, for example," notes Mr. Chaffey. "We now have the ability to build a national identity, which will provide for greater corporate, academic and political interest in GSAR activities and offer opportunities for national sponsorships and fund-raising programs."

With national common criteria now officially in place, the NSS and GSAR authorities are now moving to implement and apply the criteria. This second phase of the project, for which NIF funding is also being sought, is aimed at enhancing ongoing communications among provincial and territorial GSAR authorities and on building on the new criteria to create an official Canadian GSAR accreditation and management program. ■



New common GSAR criteria will ensure consistency in general GSAR procedures and training nationwide.

"Heroic Rescues at Sea" by Carolyn Matthews captures Canadian Coast Guard's character

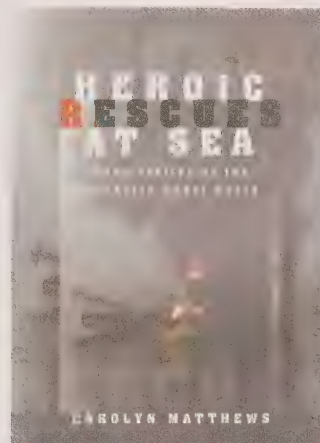
Heroic Rescues at Sea: True Stories of the Canadian Coast Guard, published by Nimbus Publishing in Halifax, is a collection of stories of the organization's search and rescue missions from coast to coast. New Zealand native Carolyn Matthews, a former registered counselor, was compelled to write the book while researching the role of grief counselors during the Swissair disaster.

Her account of 34 Canadian Coast Guard rescues provides an excellent synopsis of the Coast Guard's diverse role on Canadian waterways. Everything from maintaining buoys to dynamic rescues is covered, providing insights into the many challenges the organization faces, often in life and death situations.

The range of her rescue accounts serves to remind us of the vastness of our maritime resources. However, there is repetitiveness in her descriptions of the treacherous nature of the waters of our inland seas and three ocean coasts, and in the images that explain why these real-life heroes became involved in maritime rescues. Phrases such as 'his dreams were of a seaman's life', 'haunted by the ships and the sea', and 'the call of the sea was too powerful' occur too frequently.

While the rescue accounts are well-written, reflecting a combination of foreboding, emotion and drama, key details are sometimes lacking. For example Ms. Matthews provides little information on the design, type or capabilities of the Coast Guard vessels involved in specific missions. Missing details also detract from the otherwise powerful story of the sinking of the L'Aigle d'Océan in the Hudson Strait. The account of the rescue by the Coast Guard ship Norman MacLeod Rogers is well-done, but details about the fatal crash of the ship's helicopter are sketchy.

Despite these flaws, Heroic Rescues at Sea is a well-documented tribute to the men and women of the Canadian Coast Guard and the critical role they play in saving and protecting the lives of people who venture onto Canada's abundant lakes, rivers and seas. ■



Next Issue

Watch for a review of **Shipwreck Treasures: Disaster and Discovery on Canada's East Coast** by Roger Masters, Formac Publishing Company Limited, 2002.



Lakehead Search & Rescue Unit: 40 Years of Service and Change

by Pat Skula, EMCA, SAR 1

1962

A four-year old boy went missing in Kakabeka Falls Park and night was coming on. A call for help went out. My husband and I had a German Shepherd and, in our naivety, we volunteered his nose to assist in the search. What we didn't anticipate was the amount of work and training that went into handling a tracking dog. Learning to read your dog and trusting him to lead, as well dealing with the implications and emotional impact of watching him stand, belly-deep in fast-flowing water, staring toward the top of the falls.

In the Fall of 1962 a group of hunters and fishermen in the Thunder Bay area responded to a call for a lost hunter. The chaos, confusion and sometimes, dangerous practices that followed, such as taking along a rifle and antifreeze, made it clear that training and organization were needed, not only to find a lost person, but to keep the searchers themselves in one piece.

The hunter was never found, but the experience led to the formation of the Thunder Bay Bush Search and Research Squad, which evolved into the Lakehead Search and Rescue Unit (LSRU). We knew we had a lot to learn. How do you conduct a thorough search? How do you know what you are seeing and what it means? Finally, how do you ensure that the searchers don't become a second casualty? Then came the Kakabeka missing child search and stark reality hit when the youngster was found drowned in a sink-hole above the falls.

Depth and diversity

When the LSRU's training classes began, we found an amazing depth and diversity of expertise among the members. There were greenhorns like me and my husband, together with expert hunters, fishermen and trappers, as well as a veteran of the Finnish Army Ghost Troop.

As the lone female member of the group in its early days I had some unique experiences. When the LSRU volunteer doctor gave a crash course in first aid, he was half way through his lesson before he noticed that one of the bushmen in his audience wasn't one! He said later that upon this discovery he spent a horrified few minutes trying to remember how rough his language had been. The LSRU was an equal opportunity organization. In fact, the unit's first callout coordinator was wheelchair bound.

As we acquired search and rescue skills and the confidence of authorities, we found ourselves being called for as many as three searches in one weekend. If we were going to enjoy our weekends we needed to take preventative action. We opened our training school to the public, published our first instruction manual, and waited to see if there would be any interest. Thirty-five years later, we have to limit our annual enrolment to 100 individuals and the number of searches has dropped to around a half-dozen a year.

Continued on page 5

4

SARSCENE



Lakehead SAR team's equipment trailer, Big Red

Continued from page 4

Passage and progress

The LSRU has gone from pencil, exercise book and a compass on the hood of a truck, to a unit-designed collapsible trailer and to Big Red, our command centre van, which served us for 25 years. At our 40th anniversary dinner this year, we showcased our new fleet. We now have a stretcher-equipped Suburban, an equipment trailer, which also serves as a secondary operations base, and a new Big Red equipped with computers and Global Positioning System linkups, radio and cell phone connections. We can now pull in a search area and print out the appropriate map segment for each team leader.

Of the original group, there are perhaps a dozen still working with the unit. They are valuable resources who teach, advise and mentor. Some remain active searchers, working alongside the newer members, and the up and coming computer generation. It is through this spirit of mentoring, teamwork, and dedicated volunteerism that the LSRU looks forward to the next 40 years of service. ■

The art of casualty simulation

by Jules Deschenes, OSt J, Chief Instructor-Trainer, Casualty Simulation

When it comes to emergency rescue and disaster training, the more authentic instructors can make a training session by creating realistic situations, the more effective the training. Casualty simulation—the art of making up a healthy person to look injured—is a prime example of how convincing and sometimes even gruesome simulations can add to the urgency and realism of such training.

Casualty simulation came to Canada from England in the late 1940s. Its original purpose was to prepare rescue personnel and members of the military to deal with injured disaster and combat victims by presenting them with realistically made-up wounds. For rescue workers, casualty simulation enabled them to recognize and assess the wounds they might actually

encounter. For the military, it also served as a form of battle inoculation.

Today the art of casualty simulation and its use as a training aid in emergency care training programs and disaster exercises has become very sophisticated. Well-trained casualty simulators can create shockingly realistic wounds ranging from first, second and third degree burns to open and closed fractures and arterial bleeding. They can also accurately simulate sucking chest wounds and amputations, as well as physical conditions that include shock, cyanosis, heart attacks and even death.

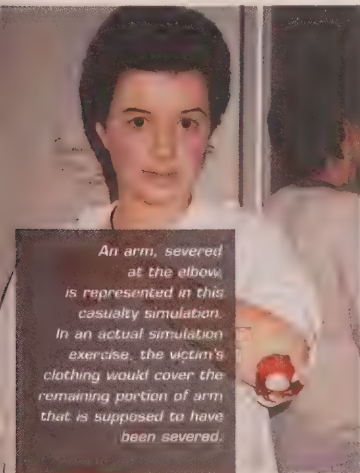
In Canada, casualty simulation has become such an art and important element of emergency and disaster training, that there are courses available to become a certified casualty simulator. The



Simulation of a badly burned hand

Emergency Services Division of Health Canada is the national certifying agency for casualty simulation. ■

For more information on casualty simulation, e-mail Jules Deschenes at astropix@magma.ca



Facts about casualty simulation certification

- There are three levels of casualty simulation certification—basic, instructor and instructor-trainer.
- Currently only the basic course is available to the general public.
- Kits, manuals and courses are available free of charge.
- Casualty simulator instructors must be remunerated for out of pocket expenses (e.g. food, fuel, lodging) when travelling out of town to teach a course.
- Instructors are available in all provinces and territories.
- Only instructors and instructor-trainers can book and register courses, and obtain kits and manuals.
- Contact your provincial Emergency Measures representative to have a basic course taught in your area.
- A casualty simulation aide-memoire video is available for certified simulators from the Department of National Defence. For more information contact Master Warrant Officer E. Comeau at 613-945-6797 or by e-mail at Comeau.JE@Forces.ca.

SARSCENE 2002

with
Frederick
Saint
John

Hallifax
Nova Scotia

"No call for help goes unanswered"

SIX HUNDRED DELEGATES, SPEAKERS AND EXHIBITORS ATTENDED SARSCENE 2002 FROM SEPTEMBER 11-14 IN HALIFAX, TAKING PART IN A WORKSHOP PROGRAM OFFERING SOME 54 SESSIONS, A TRADE SHOW, SAR DEMONSTRATIONS AND TOURS, AS WELL AS SAR GAMES.

Advanced technologies advance SAR operations

From laser lights to computer models, innovative technologies are advancing and enhancing almost every aspect of search and rescue. A number of those dynamic new technologies were featured at SARSCENE 2002. Here is a brief summary of the presentations.

Maritime Activity Risk Investigation Project

Dr. Ron Pelot, Dalhousie University and Paul Kendrick, Canadian Coast Guard and a Dalhousie University researcher

A Dalhousie University Marine Activity and Risk Investigation Network Project, the Geographical Information Systems-based (GIS) technologies risk model is designed to analyze maritime activities by type, location and time and to combine them with SAR incident data (SISAR). Developed for the Canadian Coast Guard, the GIS-based model enables managers to compare accident statistics and risks by various criteria. It will play a key role in SAR strategic planning.

The Cold Exposure Survival Model (CESM)

Dr. Allan Keefe, Research Technologist, Defence R&D Canada (DRDC) – Toronto

The Cold Exposure Survival Model (CESM), a new computer-based hypothermia prediction model, gives SAR teams the capability to accurately determine the impact of hypothermia on a casualty. Using biophysical and physiological principles, the CESM estimates the core body temperature of exposed individuals by taking into account the physical characteristics, the clothing worn, the weather or sea conditions and the specific crisis situation. Using this information, it predicts both the functional and actual survival times of hypothermia victims. Developed by DRDC in partnership with EMS Technologies, this decision-aid enables SAR teams to input data about an actual lost party and use the CESM's calculations to aid in formulating search windows and preparing emergency medical services.

Laser Light Applications in SAR

Paul Burke, Greatland Laser

Sophisticated laser light signalling instruments developed by Greatland Laser of Alaska may be a promising new option, over conventional light systems, for the SAR high tech tool kit. Waterproof and simple to use, laser light devices emit light that can be seen for up to 20 miles. They can be used in SAR operations for both sending signals to lost parties and for detecting reflective materials to locate a lost person. Laser light is stronger and more directional than conventional light systems and when used in SAR operations it produces an unmistakable brilliant red flash that can easily be seen by the lost party. If the light is reflected by something the lost person may have on his or her person the sender or searcher will see a bright red flash back.

The Infrared Eye—an Airborne SAR Tool

Paul Chevette and Benoît Richard, Defence R&D Canada—Valcartier

A new SAR airborne surveillance technology, the Infrared Eye, is a promising viewing system that will enhance airborne spotting and searching techniques. A NIF project, sponsored in partnership with DRDC, the Infrared Eye has accomplished this task by duplicating the mechanics of the human eye and simultaneously using two fields of view. This includes a wide overall field with high sensitivity, but low resolution for situation awareness and detection, and a narrow field of view with very high resolution that can easily be directed to objects of interest in the wide field, tracking the operator's line-of-sight.

Synthetic Aperture Radar (SAR) for Search and Rescue (SAR) of Crashed Aircraft

Tom Lukowski, Physical Scientist, Canada Centre for Remote Sensing, Natural Resources Canada.

Improved capability of detecting crashed aircraft without an emergency locator transmitter is the goal of a NIF project involving Synthetic Aperture Radar (SAR) and RADARSAT-2 (scheduled for launch in 2004). The key advantage to using a SAR system in

search and rescue missions is its ability to obtain imagery through cloud, darkness and in bad weather. In addition, the signatures of crashed aircraft in SAR imagery differ from those that can be seen visually or with optical imaging systems, enabling SAR imagery to be used with imagery from other systems. The project includes the modification and development of algorithms for detecting crashed aircraft with emphasis on multi-temporal and multi-polarization imagery. Tests to date show that imagery from polarimetric and interferometric SAR systems can determine the potential locations of downed aircraft, resulting in reduced search times, saving both lives and money.

GPS in Low-Cost High Tech Searching

Robin Hughes and Charlie Strickland, Picton County Volunteer Ground Search and Rescue

A recent Nova Scotia bastard search—a search for a subject who is not in the area—may lead to a promising new SAR tool. The search involved a woman who was thought to have disappeared in the area of a bridge, but was later discovered to have moved to New Brunswick. Prior to learning of her whereabouts, the SAR team conducted a live search of the area using the team's GPS units and downloading their taskings onto electronic maps provided by a new computer software system. The result was a well-documented search area showing all the tracks and paths of the search teams. This "high tech for a reasonable price search technique" cannot only help in gathering information and facilitating better communications during a live search, but can provide worthwhile documentation for future search operations.

SAR Prevention Best Practice Elements

- I. Base on real specific needs
- II. Identify clearly defined audience
- III. Identify cultural competency
- IV. Identify clearly defined objectives and interventions
- V. Consult behavioural and social science theory and research
- VI. Conduct a formative evaluation
- VII. Include an evaluation plan
- VIII. Secure sufficient resources
- IX. Effectively portray nature, degree of risk and consequences of unsafe practices and offer solutions
- X. Use call-to-action or personal interaction programs
- XI. Ensure wide distribution of message
- XII. Conduct a process evaluation
- XIII. Make use of evaluation findings and mid-course corrections
- XIV. Conduct impact evaluations

Workshop reviews SAR Prevention Working Group's best practices

Federal SAR Working Group

Preventing SAR incidents by educating and preparing people for the risks associated with outdoor activities is an important part of the SAR mandate. The Federal SAR Prevention Working Group has been developing a strategy for federal SAR prevention activities and has established the SAR Best Practices Criteria—a system to measure the overall effectiveness of new, ongoing and proposed SAR prevention programs.

In a joint presentation from the NSS and Parks Canada, delegates of SARSCENE 2002 received an overview of the development and application of the SAR Prevention Best Practice Criteria, which consist of 14 best practice elements to serve as a benchmark for evaluating SAR prevention programs.

The SAR-related prevention programs that were reviewed included Parks Canada's SNOWSMART, which is designed to increase young people's awareness of the risks associated with winter activities, and Environment Canada's Arctic Land Fast Warning and Advisory System, aimed at better educating fast-ice travellers on the dangers involved in this activity.

Other SARSCENE Workshop presentations on prevention

- **Make SAR Prevention Fun**, a new prevention initiative aimed at youths in the Northwest Territories, was featured as an interactive presentation.
- **Sea Kayaking Prevention and Safety in the Mingan Archipelago** described approaches used to prevent sea-kayaking accidents and improve SAR responses at Quebec's Mingan Archipelago National Park Reserve.
- **YouthSafe Outdoors: Risk Management on School Field Trips** was profiled as an innovative NIF prevention project to help youth manage outdoor recreation risks for themselves.
- **The NIF-funded Canadian Avalanche Association Recreation Avalanche Course Program** was featured as a prevention success story, which now trains some 3000 people in avalanche safety annually. ■

International speakers at SARSCENE 2002

SARSCENE 2002 hosted a number of international SAR organizations. Speakers from six countries provided perspectives on their various SAR programs and activities.

New Zealand

Ross Gordon, Director/Trainer, Search and Rescue Institute New Zealand Ltd.

The Search and Rescue Institute New Zealand Ltd. (SARNIZ) provided an overview on the series of courses and operations SARNIZ has developed to maximize search team point of detection (POD) using sound and light. The presentation included an examination of how a life was saved with the use of the sound light line.

Iceland

Gardar Eiriksson, VP ICE-SAR and Thornstein Thorkelsson, SAR Department, ICE-SAR Headquarters

The Icelandic Association for Search and Rescue (ICE-SAR) provided a synopsis of its work in search and rescue and accident prevention, as well as a general overview of Iceland's SAR operations on both land and sea.

Sweden

Harry Sepp, Survival Instructor and Advisor for the Swedish Civil Defence League

Lost in the Woods: Awareness of the Physiological Signs in Survival for Children and Adults was the topic of the presentation from the Swedish Civil Defence League.

Outlining the psychological and physiological problems that a person may encounter within hours of being lost, the presentation also discussed preventative measures, focusing on the question, "How much do you really know about your child?"

Scotland

Hamish McDonald, Director of the Maritime Rescue Institute, Stonehaven, Scotland

The Maritime Rescue Institute of Stonehaven, Scotland, provided an overview of SAR Craft Operations and the Required Training for Crew. The presentation detailed the training requirements in planning marine SAR units equipped with state-of-the-art technology. Training needs were outlined within the context of the significant loss of indigenous seamanship knowledge and skills.

United Kingdom

Pete Roberts and Dave Perkins, Northumberland National Park SAR Team

The use of the UK Lost Person Behaviour database and a review of its effectiveness was one of two presentations from the Northumberland National Park SAR Team. Their second presentation discussed recent trends in SAR management and training, focusing on the value of a common approach to SAR among the various agencies.

Chris Price, Staff Officer Operations, Royal National Lifeboat Institution

The Royal National Lifeboat Institute (RNLI) outlined its contribution to SAR

activities in the UK. Topics focused on how the RNLI is organized and the manner in which it carries out its business within the SAR framework of the UK and Ireland.

United States of America

Chris Long, Washington State SAR Coordinator

Mr. Long lectured to a packed audience about the crucial role of good leadership in SAR. He stressed the importance of leadership in all aspects of operations from search teams through incident command.

Robert Koester, Type 1 Incident Commander

The number of searches for Alzheimer's patients has increased dramatically in the last few years and Robert Koester's sold-out training session explained the techniques and psychology needed to undertake these types of searches. Mr. Koester also gave two workshop presentations, one on Alzheimer's and related dementia and another on searcher fatigue.

Lieutenant-Commander Paul Steward, Office of Search and Rescue, U.S. Coast Guard

American Paul Steward and Canadian Peter Howe, of the National Search and Rescue Secretariat, joined forces to talk about the future of the COSPAS-SARSAT, an emergency beacon detection system. The presentation included a live demonstration of the satellite system.

Paul Burke, Greatland Laser
(see *Laser Light Applications in SAR in "Advanced technologies advance SAR operations"*.)

ALBERTA TEAM WINS SARSCENE GAMES

A record number of 13 teams from across Canada entered this year's SARSCENE Games, armed with only compasses and multi-tools. The day was overcast but the setting was ideal – the 95-acre Sir Sanford Fleming Park in Halifax was complete with a lake. The competition was scored on the basis of timing and skill and consisted of six stations. They included search planning, medical first response, clues and evidence, line throwing, a relay of four micro-stations and a mystery event that turned out to be crossing a cable using a fixed pivot balance rope.

For the second year in a row, the Foothills SAR Team from Turner Valley Alberta (left) took first place at the SARSCENE Games. Royal Newfoundland Constabulary (centre) came in second, while the Lakehead Search and Rescue Unit, Ontario, (right) secured third spot.



SAR DEDICATION AND VOLUNTEERISM APPLAUDED

The National Search and Rescue Secretariat recognized the dedication and professionalism of five members of Canada's SAR community at SARSCENE 2002 with the presentation of SAR Achievement Awards and Certificates.

Outstanding SAR Achievement Award

John Kelly of Winnipeg received the 2002 Outstanding SAR Achievement Award. It was presented to him by John O'Reilly, Parliamentary Secretary to the Minister of National Defence, on behalf of John McCallum, Lead Minister for Search and Rescue. Currently the National Administrator of the Civilian Air Search and Rescue Association (CASARA), Mr. Kelly's distinguished career has spanned some three decades. During that time he saved many lives, provided SAR training to thousands of military and civilian SAR workers and educated thousands of people on outdoor survival, safety and prevention. An award-winning parachutist, he helped develop a new parachute

enabling SARtechs to more effectively penetrate crash sites to administer lifesaving medical treatment.

Five SAR Achievement Certificate winners

Alberta-based RCMP dog handler, **Corporal James Galloway**, played a key role in forming Alberta's RCMP Civilian Search and Rescue and Service Dog Association, a province-wide organization that develops and trains SAR dog teams.

Tim Jones of British Columbia's BC North Shore Rescue Team was recognized for his contribution to SAR training designed to meet the unique challenges presented by the province's mountainous terrain. This included the development of SAR procedures for avalanche, swift water and ground rescues.

Eric Langley, a founding member of the Cape Breton SAR Team, was recognized for his three decades of service. Mr. Langley played a key role in developing many of the team's training

procedures and was active in hunter and firearm safety training programs.

Denis Maurice, founder of the Georgian Bay Volunteer Search and Rescue Unit, was recognized for his vision in creating a Central Region SAR unit. He also developed a training curriculum, policies and standard operating guidelines.

Robert Petitpas, President of the Canadian Coast Guard Auxiliary (Quebec), was recognized for his life-long dedication to volunteer marine search and rescue. He has been active throughout his career in the Canadian Coast Guard Auxiliary, Canadian Safe Boating Council, St. Lawrence Waterway Committee, Management Committee of the Pleasure Craft Operator's Card and Canadian Power and Sail Squadron.

John Kelly, recipient of the outstanding SAR Achievement Award 2002



DEMONSTRATIONS AND TOURS CAPTURE SPOTLIGHT



Peter Stow, Yves LeClerc and Captain Marc Beaumier provided the commentary for the SAR demonstrations.



A hoist from the CCG Earl Grey to the CCG Yarmouth helicopter in Halifax Harbour during SARSCENE 2002.

One of the highlights of SARSCENE 2002 was the marine and air demonstration, organized by Kathleen Flemming of the Joint Rescue Coordination Centre Halifax, with the support of Canadian Forces and the Canadian Coast Guard. The demonstrations included the RCMP dive vehicle and a kayaking team sponsored by Parks Canada Agency and a rescue boat from the Canadian Coast Guard Auxiliary, making this year's show one of the most multi-disciplined. The perfect weather brought out hundreds of delegates and the public who lined the waterfront area.

Taking in the tours

SARSCENE 2002 offered tours to three operational centres that play vital roles in the region's SAR operations.

The Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) Halifax

One of three 9-1-1 centres for marine and aviation calls for Canada, the JRCC is jointly staffed by the Canadian Coast Guard and the Canadian Forces and is responsible for tasking-out vessels and aircraft across an area of nearly five million square kilometres.

Canadian Hurricane Centre (CHC)

With an area of forecast responsibility that lies along the Canada-United States border and extends into Canadian waters for 200 nautical miles, the CHC advises Canadians on the threat of hurricanes and tropical storms and provides guidance to weather centres in all regions affected by such storms.

Marine Communications and Traffic Services (MCTS) Centre

Providing ships with safety, communications and vessel traffic services, the MCTS Centre provides services that are vital to the safe and expeditious movement of vessels in harsh weathers and seas.

CASARA joins Canadian Forces SAR squadrons in SAREX 2002

by Major Grant Macdonald, Canadian Forces

For the first time ever, Civil Air Search and Rescue Association (CASARA) members formally participated in the National SAREX 2002 held in Gimli, Manitoba, in September. Teams from all five Canadian Forces primary SAR Squadrons, plus a sixth composite team from the three Combat Support Squadrons were joined by six CASARA teams. The five-day exercise tested skills in parachuting, aeronautical, emergency medical diagnosis and treatment within a competitive framework designed to foster camaraderie and team-building.

Each of the CASARA teams was paired with a Canadian Forces team and assigned the task of dividing and thoroughly searching an area within a specified timeframe. This realistic approach not only reflected the normal interaction that would take place between various search resources during a major aeronautical SAR operation, but also demanded a high degree of cooperation and trust. 413 Transport and Rescue Squadron, CFB Greenwood, Nova Scotia, paired with the CASARA team of Zone 3, Swan River, won the event.

WINNERS OF OTHER EVENTS INCLUDED

Maintenance Event

8 Aircraft Maintenance Squadron, 8 Wing, CFB Trenton (in support of 424 Squadron)

Search Event, Medical Event and Team Spirit Event

413 Transport and Rescue Squadron, CFB Greenwood

Rescue Event

Composite team of 417, 439 and 444 Combat Support Squadrons

Team Parachuting Competition

103 Rescue Squadron, CFB Gander

Individual Parachuting Award

Master Corporal Dave Cooper



The winning team of SAREX 2002: 413 Squadron and their CASARA teammates from Zone 3, Swan River, Manitoba (including a spotter from Newfoundland on vacation in Gimli).

ARCTIC SAREX 2002

Three nations respond to mock air disaster

Following the four-day National SAREX, competitors from the Russian Air Force and the Alaska Air National Guard joined Canadian Forces teams in Gimli for Arctic SAREX 2002, an exercise in simulating a major air disaster response.

A simulated crash site was established eight kilometres north of Gimli with mock airliner wreckage and some 50 CASARA

volunteers acting as casualties. Although low ceilings precluded parachuting in the Arctic, teams of six para-rescue specialists from each nation arrived in late afternoon by Labrador, Griffon and Comorian helicopters to tend to the injured.

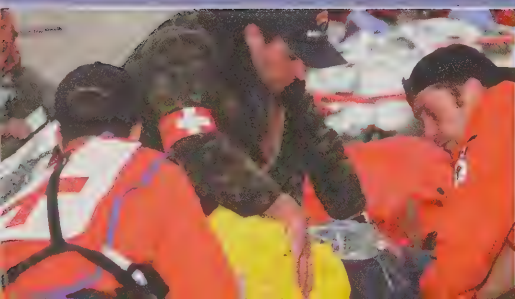
An Alaska Air Guard HC-130 circled overhead acting as the On-Scene Coordinator. A Hercules aircraft from 8 Wing CFB Trenton dropped one of Canada's four Major Air Disaster (MAJAD) kits, along with six members of the Canadian Parachute Centre (CPC) who swiftly unpacked the MAJAD kit and erected two 12-person arctic tents, complete with forced-air heating and electric lighting.

Just after dawn the next day, a Comorian arrived, the first of the evacuation helicopters. The casualties and their rescuers were

transported to a World War II hangar at Gimli airport, where Canadian Forces medical staff had set up a forward base medical area to assess and treat casualties.

The exercise was a success in demonstrating the effective integration of the international para-rescue teams at the incident site. The exercise included a trial in the use of coloured vests to identify key appointments at the site. The flow of casualties through the triage station improved considerably compared to the previous exercise in 1998.

The next Arctic SAREX will be held in Russia in the fall of 2003.



Canadian Forces SAR teams and a Russian Air Force doctor arriving to treat a casualty.

When Personal Locator Beacons do – and don't – make sense

Bill Layman has paddled in Nunavut and the Northwest Territories with his partner, Lynda Holland, for over seven years. He wishes the Inuvik incident was an isolated one, but says stories of the inappropriate use of emergency signalling devices, triggering costly rescues, occur every year in Canada's north. He recalls when he lent his Personal Locator Beacon (PLB) to an outfitter who was taking a wealthy client on a stretch of the Kazan River. When their canoe blew away they set off the PLB.

"They had all the supplies they needed, except for the canoe, and a floatplane was scheduled to pick them up in less than a week," says Layman. "They could have spent that time fishing and hiking, but the client demanded the outfitter call for help, provoking a very expensive helicopter rescue." The tab was picked up by the Canadian taxpayer.

Layman says that PLBs should be an essential part of any major outdoor expedition, but believes they should be reserved for dire emergencies. "Along with our PLB we carry a satellite

phone and a VHF air-band radio," he explains. "The phone for logistics, like calling for a plane or a boat pickup at the trip's end or to contact a doctor for instructions on treating an illness or injury with our first aid kit."

But Layman maintains that their PLB would only be activated in the event of an all-out disaster. "Mine is strapped to my lifejacket, and my pre-trip registration plan indicates that if it is activated, we are in acute need of assistance because all other means of communications have been lost say, for example, in a canoe capsized."

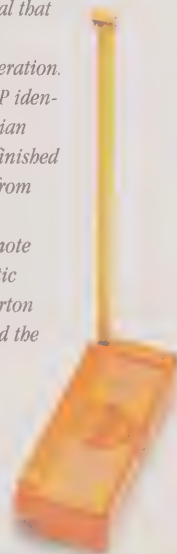
When an individual buys or rents a PLB, they must register a detailed trip plan. When a PLB is activated during a trip a dire emergency SOS signal is relayed to Canada's Mission Control Centre (MCC) at CFB Trenton. Each PLB has a uniquely coded signal, which enables the MCC to pinpoint the exact location and to reference pre-trip registration details to launch a rescue.

Use the correct beacons

Layman also finds the use of Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRB) or Emergency Locator Transmitters (ELT) in lieu of PLBs and satellite phones troubling. "EPIRBs are for ships, while ELTs are for planes," he explains. "They emit generic signals that are respectively received as 'ship is sinking' and 'plane has crashed' leaving rescuers with no choice but to launch costly and often needless rescues."

He cites the example of a party of young women on a canoe trip near Churchill, Manitoba, who activated their EPIRB and launched a helicopter rescue. They were worried about forest fires. A satellite phone would have

INUVIK N.W.T. (CP) – An American paddling in the Northwest Territories missed a rendezvous with a bush plane sent to pick him up, so he set off a downed-aircraft signal that triggered at \$100,000 search and rescue operation. The man, whom RCMP identified only as a librarian from New York, had finished a 14-day canoe trip from Coleville Lake to the Anderson River, a remote area north of the Arctic Circle. Sgt. Mark Wharton of the RCMP estimated the rescue cost \$100,000 including the \$9,000 per hour Hercules aircraft and a helicopter sent from Ontario.



U.S. allows use of PLBs on land

On October 11, 2002, the U.S. Federal Communications Commission authorized the use of 406 MHz personal locator beacons (PLBs) on land in the United States. Beginning in July 2003, hikers, hunters, climbers and others will be able to carry PLBs with them in case of distress. Until now, the use of PLBs has been limited because the agencies involved were not able to coordinate a nationwide rescue system in response to the beacons. There will be heavy fines of up to \$250,000 and imprisonment for six years for deliberate misuse of the beacons.



enabled them to call Churchill to find out if there was any real danger.

Mr. Laymen thinks that individuals who can afford to take remote trips should ensure they have plans in place to deal with a wide range of emergencies. "The PLB is truly a life-saver and all wilderness travellers in the far north should take one along," he says, "But, they should also have back-up plans and other means of communications for minor

emergencies. PLBs are meant for, and should be used only in the event of a serious crisis."

The source material for this article was provided courtesy of Bill Laymen, from his article in the Fall issue of the Kanawa magazine, published by the Canadian Recreational Canoeing Association.

COSPAS-SARSAT celebrates its 20th anniversary

A sense of achievement, pride and enthusiasm aptly describes the atmosphere at the 20th anniversary celebration of the COSPAS-SARSAT satellite launch and its first rescue. Advanced by a partnership that included Canada, France, the former Soviet Union and the United States, COSPAS-SARSAT was launched in June 1982. In September of that same year the system picked up the distress signal of a light plane that had crashed in British Columbia. The system's pinpointing of the crash site led to the rescue of the plane's pilot and passengers.

The celebration was held September 5th at the Canada and World Pavilion, cohosted by the National Search and Rescue Secretariat, Communications Research Centre Canada, and EMS Technologies.

The evening included congratulatory remarks from officials of the attending organizations, a video recounting the history of COSPAS-SARSAT and the presentation of certificates by NSS Executive Director Jean Murray, recognizing the contributions of the many dedicated individuals who played key roles in the development and success of the system. ■



Upcoming Events

Shephard's "SAR The Americas 2003"

This international conference and exhibition will be held in Halifax, March 24-25, 2003. Presentations, forum discussions and informal sessions will enable civil and military SAR operators, government officials and policy makers, business managers, academics, and manufacturers and suppliers to explore issues of risk mitigation versus effectiveness. For more information, visit http://www.shephard.co.uk/exhib/sar_03/

7th Annual Alberta SAR Conference

This conference will be held from March 7 to 9, 2003, in Cypress Hills Interprovincial Park. For more information, visit www.saralberta.org.

Alberta's SAR Day

Alberta's SAR Day, May 4, 2003, is an opportunity to promote timely prevention

messages and to raise awareness of the services delivered to the public on behalf of the many paid and volunteer SAR providers in the province.

For more information on Alberta's SAR Day, visit www.saralberta.org.

13th World Conference on Disaster Management

The conference takes place June 22-25, 2003 in Toronto, at the International Plaza Hotel, with the theme of "The Changing face of Disaster management: New Threats, New Approaches". For more information, visit <http://www.wcdm.org/>

ISAR 2003

The International Search and Rescue Competition is an annual event between coast guard auxiliary teams from Canada and the United States to test the volunteers' ability to plan, communicate and

execute a search and rescue mission. The next competition will take place in St. John's, Newfoundland, September 27, 2003. For more information, visit <http://www.isar2002.com/>.

SARSCENE 2003

Canada's national search and rescue games, workshop and trade show is organized by the National Search and Rescue Secretariat. SARSCENE 2003 will be held October 15-18, 2003 in Kingston, Ontario. This year's local host is the Ontario Provincial Police. For more information, visit <http://www.nss.gc.ca>.

To have your event listed in SARSCENE magazine or on the National Search and Rescue Secretariat web site, please call 1-800-747-9414 or e-mail tbouchard@nss.gc.ca.

NIF supports Basic Survival and Prevention Program

Wilderness adventure and eco-tourism are growing in popularity, with novice outdoor enthusiasts from all walks of life exploring Canada's backcountry in increasing numbers. Many of them are ill prepared for the challenges and dangers they may encounter. The result is more lost people, survival ordeals and tragedies.

Through a NIF-funded project, the Wilderness Training Institute (WTI) is working to improve this situation with the development of the **Basic Survival and Prevention Program**. Sponsored in partnership with Emergency Management Ontario, the goals of the WTI are to increase awareness of the importance of wilderness survival skills, to decrease lost person incidents, to predict the outcome of search and rescue missions and to prevent needless loss of life.

Survival Game Plan

Aimed at outdoor leaders and professionals, national and provincial park staff, volunteer searchers and teachers, as well as private organizations and individuals, the Basic Survival and Prevention Program includes a Basic Survival Skills Course with a supporting student guidebook and instructor manual, and focuses on two areas of wilderness survival.

The first, *Survival Preparedness*, provides instruction on trip and itinerary planning and survival essentials such as kit construction and wilderness navigation. The second, the *Survival Game Plan*, is a how-to guide to reduce a person's chances of getting lost, and to increase a person's chances of survival and of being found if they do become lost. It focuses on risk management, hazard evaluation and avoidance, and survival preparedness techniques.

Evaluate and prepare for risks

"We educate people to understand that there are uncontrollable and controllable-avoidable risks," explains Mr. Arama. "Avalanches and lightning strikes do occur without advance warning, and accidents can happen to even the most prepared, but a large proportion of mishaps can be avoided or, at the very least, planned for with *Survival Game Plan*."

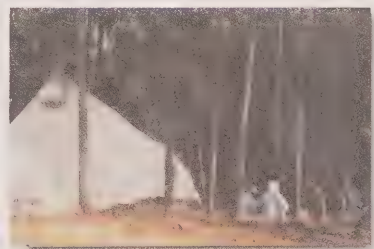
The Survival Game Plan outlines what risks and hazards should be examined when planning an expedition, including everything from weather, topography, animals, and insects to warnings issued by authorities and specific activity-related dangers. Then it provides guidance on how to apply that information to plan for worst-case scenarios or even to avoid certain elements of the outing if the risks are too high.

Preparation is a must

Authorities cite the lack of preparedness as the major factor in a typical search and rescue scenario. This includes not leaving behind trip plans and not taking along survival essentials such as flashlights, fire-starting items, shelters and compasses. Poor physical and even mental ability to cope with an unexpected overnight stay, as well as alcohol and non-prescription drug consumption, are often contributing factors to poor or even tragic outcomes in lost person incidents.

For more information on the Wilderness Survival School, Wilderness Training Institute's Basic Survival and Prevention Course and other survival and safety workshops, visit the school's web site at www.wcsurvivalschool.com.

**Signalling and shelter –
key wilderness survival skills**



Canadian team wins ISAR 2002

A Canadian Coast Guard Auxiliary team from Richmond, British Columbia, was the international winner of ISAR 2002, the third annual marine search and rescue competition for volunteers.

The competition was hosted by the United States Coast Guard Auxiliary at U.S. Coast Guard Group Milwaukee. Twelve teams representing the Canadian and U.S. Coast Guard Auxiliaries participated in various events including dewatering pump operation, line heaving, chart work, first aid and rope splicing.

The combined forces of the U.S. and Canadian Coast Guard Auxiliaries support the safe boating and search and rescue programs of the Coast Guard in their respective countries. Every year, over 42,000 active Canadian and U.S. auxiliaries are credited with saving 600 lives and helping thousands of mariners facing difficulties at sea.

A memorandum of agreement between the two organizations was signed in 1999 and paved the way for joint training and exercises between the two volunteer organizations. ■



The Canadian Coast Guard Auxiliary Team Pacific was the winner of ISAR 2002 in Milwaukee in October.

Cormorant flies first mission

Less than a week after going into operational service at 442 Transport and Rescue Squadron, 19 Wing Comox, Canada's newest military rescue helicopter, the CH-149 Cormorant, successfully flew its first rescue mission.

On July 28th, 442 Squadron's Cormorant crew responded to a distress call to rescue an injured Filipino sailor from the deck of a ship. Upon arriving on the scene, the SARtech team rode the Cormorant's hoist down to the ship where they stabilized the patient and moved him onto a metal stretcher for hoisting. The hovering Cormorant effortlessly plucked the sailor from the deck and winched

him aboard. He was then flown to a Vancouver Island hospital where he made a full recovery.

Autopilot passes the test

The milestone rescue occurred in Hecate Strait, 200 kilometres offshore, giving the aircrew ample opportunity to put the Cormorant's sophisticated autopilot, which enables these choppers to virtually fly themselves, to the test. "It took us right there," said pilot Captain Jen Weissenborn. "It was nice not having to sit hunched over the controls like we're used to on the Labrador." The chopper's other vastly superior flying characteristics include an extra engine, increased endurance and carrying capacity, and the ability to fly in severe weather.

Flying in the SAR role

442 Squadron has a fleet of five Cormorants. Two of them will be dedicated primarily to training pilots, flight engineers and SARtechs on how to fly the helicopter in the SAR role. "Learning to fly the new helicopter is one thing, but learning to manoeuvre one next to a mountainside or above a pitching boat is something else altogether," explained Lieutenant-Colonel Colin Goodman, Commanding Officer of 442 Squadron.

The Cormorant is replacing the Canadian Forces Labrador helicopters. In addition to CFB Comox, CFB Gander is receiving three of the yellow aircraft, while CFB Greenwood and CFB Trenton will receive their allotment of the fleet of 15 by the end of the year.

Cormorant flies family home

A pilot and his two children are safe thanks to CFB Comox's 442 Search and Rescue Squadron, who were called out after the family's plane failed to return at its appointed time. Following an all-night search, a Buffalo crew located the family and their aircraft on a beach 100 kilometres south of Tofino, British Columbia.

One of squadron's Cormorant helicopters was in the tenth hour of the search when the Buffalo spotted the family. The Cormorant landed on the beach, confirmed everyone was safe, and then flew the family home to Duncan, B.C., marking the second successful search and rescue mission for the newly commissioned Cormorants.



Équipe canadienne victorieuse de la compétition

ISAR 2002

Une équipe de la Garde côtière auxiliaire canadienne venue de Richmond (Colombie-Britannique) est sortie victorieuse de ISAR 2002, la troisième édition de la compétition annuelle de R-S pour les bénévoles.

Les organisateurs de la manifestation étaient les autorités de la Garde côtière auxiliaire des États-Unis et le concours s'est tenu dans les installations du Groupe de la garde côtière de Milwaukie. Les 12 équipes de concurrents, appartenant aux Gardes côtières canadienne et américaine, ont dû faire leurs preuves dans des activités diverses dont l'opération de pompe d'épuisement, la manœuvre de lance-amarre, la cartographie et l'utilisation des cartes, le secourisme et l'épissure de cordages. La Garde côtière auxiliaire canadienne et celle des États-Unis servent de soutien aux programmes de sécurité nautique et de recherche et sauvetage dans leurs pays respectifs. Chaque année, plus de 42 000 auxiliaires actifs des deux pays sauvent quelque 600 vies et viennent en aide à des milliers de navigateurs en difficulté sur la mer.

En 1999, les deux organismes ont signé un protocole d'entente qui a ouvert la voie à des programmes conjoints de formation et à des exercices conjoints. ■

L'équipe du Pacifique de la Garde côtière auxiliaire canadienne est sortie victorieuse de la compétition ISAR 2002 tenue à Milwaukie en octobre.



Le Cormorant

remplit sa

première mission

Moins d'une semaine après être entrée en service opérationnel au 442^e Escadron de transport et de sauvetage, 19^e Escadre, BFC Comox, le tout nouvel hélicoptère militaire de sauvetage au Canada, le CH-149 Cormorant, a rempli avec succès sa première mission.

Le 28 juillet, l'équipage du Cormorant au 442^e Escadron de transport et de sauvetage reçoit un appel de détresse et part à la rescousse d'un marin philippin blessé sur le pont d'un navire. En arrivant sur les lieux, les techniciens de R-S se font poser par treuil sur la navire où ils stabilisent le patient et le posent sur une civière de métal en vue de le hisser à bord de l'hélicoptère. Le Cormorant, en vol stationnaire, cueille et prend à son

ment fiable.

l'île de Vancouver. Le rescapé s'est complé-

bord, sans difficulté, le marin sur sa civière et le transporte immédiatement à un hôpital de l'île de Vancouver. Le rescapé s'est complé-

ment fiable.

Le Cormorant réussit l'épreuve du pilote automatique

Ce premier sauvetage à l'aide du Cormorant s'est déroulé dans le détroit d'Hecate, à 200 kilomètres au large. L'équipage a donc eu l'occasion de mettre à l'épreuve le pilote automatique perfectionné qui permet à ces hélicoptères, pratiquement, de se piloter eux-mêmes. « Le pilote automatique nous a conduit exactement là où devions aller », s'émerveille le pilote, le capitaine Jean Weissenborn. « C'était bien de ne pas avoir à rester penché sur les commandes, comme c'est le cas avec les appareils Labrador ». Parmi les autres caractéristiques de vol immensesent supérieures du Cormorant, il faut mentionner un moteur de réserve, une endurance et une capacité d'emport accrues, et l'aptitude à voler par très mauvais temps.

Le rôle des forces aériennes R-S

Le 442^e Escadron de transport et de sauvetage dispose d'une flottille de cinq Cormorant. Deux d'entre eux serviront principalement à enseigner aux pilotes, aux mécaniciens de bord et aux techniciens de recherche et de sauvetage comment opérer l'hélicoptère lors d'interventions de R-S. Comme l'explique le lieutenant-colonel Colin Goodman, commandant du 442^e Escadron : « Apprendre à piloter le nouvel hélicoptère est une chose. C'est une tout autre d'apprendre à le manœuvrer à proximité d'un blanc de montagne ou au-dessus d'un navire qui tangue violemment ». Les Cormorant viennent remplacer les hélicoptères Labrador des Forces canadiennes. En plus de BFC Comox, BFC Gander reçoit trois des appareils de couleur jaune. BFC Greenwood et BFC Trenton prendront possession de leur part des 15 hélicoptères Cormorant d'ici la fin de l'année.

Un Cormorant ramène une famille chez elle

La famille de trois enfants âgés de sept, huit et dix ans attendait le retour de leur père, un pilote de transport et de sauvetage de BFC Comox, lors d'un appel de détresse. Le 28 juillet, l'équipage du Cormorant a reçu un appel de détresse et est parti à la recherche d'un marin philippin blessé sur le pont d'un navire. En arrivant sur les lieux, les techniciens de R-S se font poser par treuil sur la navire où ils stabilisent le patient et le posent sur une civière de métal en vue de le hisser à bord de l'hélicoptère. Le Cormorant, en vol stationnaire, cueille et prend à son



Le FNI finance un programme de base en prévention et survie

Les loisirs en nature sauvage et l'écotourisme sont de plus en plus populaires. Des amateurs novices du plein air, venus de tous les milieux et en nombres sans cesse croissants, se lancent dans l'exploration de l'arrière-pays canadien. Beaucoup d'entre eux sont mal préparés à affronter les défis et les dangers auxquels ils peuvent avoir à faire face. Nous nous retrouvons donc avec un nombre accru de personnes égarées, d'expériences de survie pénibles et de tragédies.

Dans le cadre d'un projet financé par le FNI, le *Wilderness Training Institute* (WTI), de Toronto, travaille à améliorer la situation en élaborant **un programme de base en survie et prévention**. Parainé conjointement par le FNI et Mesures d'urgence Ontario, le WTI se donne comme objectifs de sensibiliser les gens à l'importance des capacités de survie en nature sauvage, de réduire le nombre de cas de personnes égarées, de prévoir plus efficacement les résultats des missions de R-S et d'empêcher les pertes de vie.

Stratégie de survie

Le programme de base en survie et prévention, destiné aux directeurs et professionnels du plein air, aux employés des parcs nationaux et provinciaux, aux bénévoles de la recherche, aux enseignants, aux organismes privés et aux particuliers, comprend un cours sur les compétences de base en matière de survie, qui s'accompagne d'un manuel du stagiaire et d'un manuel de l'instructeur et se concentre sur deux aspects de la survie en nature sauvage.

La première partie du cours, intitulée *Préparation à la survie*, porte sur les activités de planification des excursions et des itinéraires, par exemple, la préparation d'une trousse de survie et l'orientation-navigaison en pleine nature. La deuxième partie s'intitule *Stratégie de survie* et constitue un guide pratique des moyens à prendre pour réduire les risques de se perdre et accroître les chances de survie et de sauvetage si jamais on s'égaré en pleine nature. Les principaux éléments en sont la gestion des risques, l'évaluation des dangers et la façon de les éviter, et les techniques de préparation à la survie.

Évaluer les risques et s'y préparer

David Arama, directeur de projet au WTI, explique : « Nous faisons comprendre aux gens qu'il y a des risques incontrôlables et des risques contrôlables. Les avalanches et la foudre se produisent sans avertissement, et des accidents peuvent arriver aux personnes les mieux préparées, mais une bonne part des mésaventures peuvent être évitées. Tout au moins, il est possible de s'y préparer en se dotant d'une *Stratégie de survie*. »

La *Stratégie de survie* décrit en détail les risques et les dangers dont il faut tenir compte en planifiant une expédition : mauvais temps, topographie, animaux et insectes, dangers signalés dans des alertes lancées par les autorités, dangers liés à une activité particulière, et ainsi de suite. Elle montre ensuite comment mettre ces renseignements en pratique afin de se préparer au scénario de la pire éventualité ou même de laisser tomber certains éléments d'une excursion si les risques connexes sont trop grands.

La préparation est absolument indispensable

De l'avis des autorités, l'absence ou l'insuffisance de préparation est l'un des facteurs principaux des scénarios courants de recherche et sauvetage. Le manque de préparation peut se manifester de diverses manières, par exemple, ne pas laisser aux autorités et aux proches un plan du voyage ou ne pas se munir d'articles essentiels à la survie tels que lampes de poche, dispositifs allume-feu, abris portatifs et boussoles. Une mauvaise condition physique ou la consommation d'alcool et de médicaments sans ordonnance, sont d'autres facteurs qui contribuent souvent à la conclusion douloureuse ou même tragique des tentatives de sauvetage de personnes égarées.

Pour en savoir plus au sujet de l'école de survie en pleine nature, du WTI et de son programme de base en survie et prévention ainsi que de ses autres ateliers sur la survie et la sécurité, veuillez consulter le site Web de l'école à www.wtischool.com.



Signaux et abris – des compétences clés pour la survie en milieu sauvage

COSPAS-SARSAT célèbre son 20^e anniversaire

Un sentiment de satisfaction, de fierté et d'enthousiasme. Voilà qui décrit bien l'atmosphère qui régnera lors des fêtes du 20^e anniversaire du lancement de COSPAS-SARSAT et du premier sauvetage accompli grâce au système. Mis au point dans le cadre d'un partenariat réunissant le Canada, la France, l'ancienne URSS et les États-Unis, COSPAS-SARSAT a vu le jour en juin 1982. En septembre de la même année, le système a capté le signal de détresse d'un aéronef léger qui s'était écrasé en Colombie-Britannique. La localisation exacte du lieu de l'écrasement a permis de lancer une intervention et de sauver le pilote et les passagers.

La célébration s'est déroulée le 5 septembre 2002 au Pavillon Canada-Monde, à Ottawa.



Elle a réuni des représentants des pays fondateurs, du ministère de la Défense nationale et du Secrétariat national de recherche et de sauvetage, ainsi que des dirigeants du Centre de recherches sur les communications du Canada et de la société EMS Technologies, bref, tous les organes qui ont participé à l'élaboration de la technologie du système. Le programme de la soirée comprenait des discours de félicitations prononcés par des délégués des organismes invités, une vidéo retraçant l'histoire de COSPAS-SARSAT, et la présentation, par le directeur exécutif du SNRS, Mme Jean Murray, de certificats d'honneur en hommage à la contribution de nombreuses personnes dévouées qui ont joué des rôles importants dans la création et la réussite du système. ■

Activités à venir

Conférence Shephard « SAR The Americas 2003 »

Halifax les 24 et 25 mars 2003. Il y aura des exposés, des forums de discussion et des séances informelles qui permettront aux spécialistes de R-S civils et militaires, aux fonctionnaires et aux décideurs de l'État, aux gestionnaires commerciaux, aux universitaires, aux fabricants et aux fournisseurs d'examiner ensemble les questions relatives à l'équilibre à trouver entre l'atténuation des risques et l'efficacité. Pour plus amples renseignements, consulter le site Web http://www.shephard.co.uk/exhib/sar_03/

7^e Colloque annuel de la R-S en Alberta

Le colloque se tiendra les 7, 8 et 9 mars dans le parc interprovincial Cypress Hills. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web www.sarsalberta.org.

Journée de la R-S en Alberta

L'Alberta tiendra sa journée provinciale de la R-S le 4 mai 2003. Ce sera l'occasion de lancer des messages opportuns de prévention et de faire mieux connaître les services offerts

13^e Colloque mondial sur la gestion des opérations en cas de catastrophe (World Conference on Disaster Management)

Le colloque aura lieu du 22 au 25 juin 2003 à Toronto, à l'hôtel International Plaza, sur le thème « le nouveau visage de la gestion des opérations en cas de catastrophe : défis nouveaux, approches nouvelles ». Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web <http://www.wcdm.org/>

Compétition internationale de R-S (ISAR) 2003

La compétition internationale de recherche et de sauvetage (ISAR) est une activité annuelle réunissant des équipes de la Garde côtière auxiliaire du Canada et des États-Unis. ISAR a pour but de mettre à l'épreuve les capacités de ces bénévoles à planifier, à communiquer et à exécuter une

intervention de R-S. La prochaine compétition se tiendra à St. John's (Terre-Neuve), le 27 septembre 2003. Pour plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web <http://www.isar2003.com/>

SARSCENE 2003

Le grand congrès annuel canadien, offrant les Jeux de R-S, tout un éventail d'exposés et d'ateliers et un salon professionnel, est organisé par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage. SARSCENE 2003 aura lieu du 15 au 18 octobre 2003 à Kingston, en Ontario, et l'hôte en sera la Police provinciale de l'Ontario. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web <http://www.snr.gc.ca>.

Pour faire annoncer un exposé, une démonstration ou toute autre forme de participation active au congrès dans le magazine SARSCENE ou sur le site Web du Secrétariat national de recherche et de sauvetage, priez d'appeler le 1 800 747-9414 ou d'envoyer un courriel à tbouchard@snr.gc.ca.

Bonne (et mauvaise) utilisation des balises de localisation personnelle

Bill Layman parcourt en canot le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest, avec sa partenaire Lynda Holland, depuis plus de sept ans. Il préférerait que l'inclut-dent d'Inuvik soit une affaire isolée, mais il admet que des cas d'utilisation impropre des appareils à signaux d'urgence, et les dépenses énormes de sauvetage qui s'en suivent, se produisent chaque année dans le nord du Canada. Il n'oubliera jamais le jour où il a prêté sa balise de localisation personnelle (BLP) à un pourvoyeur qui emmenait un riche client sur une section de la rivière Kazan. Le vent a emporté leur canot et ils ont actionné la BLP.

Comme le raconte M. Layman, « Ils avaient toutes les provisions et le matériel nécessaires, sauf le canot, et un hydravion à flotteurs devait venir les chercher dans moins d'une semaine. Ils auraient pu passer ce temps à pêcher et à faire de la randonnée. Mais non. Le client a exigé que le pourvoyeur appelle à l'aide, ce qui a mené à un sauvetage par hélicoptère qui a coûté très cher ». Evidemment, la facture a dû être acquittée par les contribuables canadiens.

Bill Layman explique que les BLP devraient faire partie du matériel essentiel à toute expédition importante, mais il croit aussi que leur utilisation devrait être réservée exclusivement aux situations d'urgence très graves : « En plus de la BLP,

nous transportons toujours un téléphone mobile GSN et une radio VHF à bande avia-

tion. Le téléphone sert à la logistique, par exemple, pour demander qu'un avion ou un bateau vienne nous chercher à la fin de l'excursion ou pour entrer en contact avec un médecin et lui demander des instructions sur la façon de traiter une maladie ou une blessure à l'aide de notre trousse de premiers soins ».

M. Layman soutient que la BLP servirait uniquement dans le cas d'une catastrophe totale. « Ma BLP est attachée à mon gilet de sauvetage, et mon régime d'enregistrement indique expressément que, si la balise est actionnée, c'est que nous avons absolument besoin d'aide et que nous avons perdu tous nos autres moyens de communication, par exemple, parce que notre canot a coulé. »

Quiconque achète ou loue une BLP doit enregistrer un plan détaillé avant toute excursion. Lorsqu'une BLP est actionnée SOS est relayé au centre de contrôle de mission (CMC) du Canada à la BFC Trenton. Chaque BLP a son signal codé exclusif qui permet au CMC de localiser exactement l'endroit et de consulter ensuite les données de l'enregistrement préalable à l'excursion, afin de pouvoir lancer une intervention de sauvetage.

Bill Layman trouve également déplorable que les gens utilisent une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) ou aussi connue sous le nom d'EPIRB) ou un émetteur de localisation d'urgence (ELT) au lieu d'une BLP et d'un téléphone mobile GSN : « Les RLS (EPIRB) sont conçues pour les navires et les ELT, pour les aéronefs. Ils émettent des signaux géométriques qui sont captés comme

signifiant 'navire en train de couler', dans le

documentation ayant servi à la rédaction de cet article.

offre, gracieusement par Bill Layman, provient de son texte

paru dans le numéro d'automne du magazine *Kayaker*, une

publication de l'association canadienne du canotage récréatif



Toujours utiliser la balise qui convient

INUVIK, T. N.-O. (PC) — Un Américain en excursion de canotage dans les Territoires du Nord-Ouest, après avoir manqué son rendez-vous avec un avion de brousse venu le chercher, a lancé un signal d'appareil émis, déclenchant une intervention de R-S qui a coûté 100 000 dollars. L'Américain en question, que la GRC n'a identifié que comme un bibliothécaire de New York, arrivait au terme d'une excursion de 14 jours en canot qui l'a mené du lac Coleman jusqu'à la rivière Anderson, dans un coin perdu au nord du cercle polaire arctique. Selon le Sgt Mark Wharton, de la GRC, le coût du sauvetage s'est élevé à près de 100 000 dollars, ce qui inclut les 9 000 dollars de l'heure à payer pour un avion Hercules et un hélicoptère venus de l'Ontario.

Les États-Unis autorisent le recours aux BLP sur terre

Le 8 octobre 2002, la Commission

fédérale des communications des États-

Unis a autorisé le recours aux BLP de

406 MHz sur les terres du pays. Dès

l'été 2003, les pilotes, les chasseurs, les

alpinistes et autres amateurs de plein

air pourront emporter leur BLP pour

se servir en situation de détresse.

À ce jour, le recours aux BLP était

réservé aux seuls organismes compé-

tents étaient incapables de coordonner

un système de sauvetage à la grandeur

du pays pour répondre aux appels. Le

mauvais usage défectueux des BLP sera

puni de fortes amendes, pouvant attein-

dre 250 000 dollars, et de peines

d'emprisonnement de six ans.

Vibrant hommage au dévouement et au bénévolat en R-S

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage a rendu hommage au dévouement et au professionnalisme de six intervenants du milieu canadien de la R-S, à SARSCÈNE 2002, en leur décernant le Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage et des Certificats de mérite.

Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage

John Kelly, de Winnipeg, a reçu le Prix de 2002 pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage, des mains de M. John O'Reilly, secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale John McCallum, ministre principal de la R-S. M. Kelly est actuellement administrateur national de l'Association civile de recherche et de sauvetage aéréens (ACRSA), couronnement d'une carrière distinguée de plus de 30 ans. Pendant toutes ces années de service, John Kelly n'a pas seulement sauvé de nombreuses vies, il a également formé à la R-S des milliers de praticiens militaires et civils et a enseigné la survie en nature, la sécurité et la prévention à des milliers de personnes. Parachutiste émérite, il a aidé à concevoir un nouveau parachute permettant aux techniciens de R-S d'accéder de manière plus efficace aux lieux d'écrasement d'aéronefs pour

Remise de cinq Certificats de mérite en R-S

Le **caporal James Gallowsay**, un maître-chien de la GRC dont la base est en Alberta, a joué un rôle de premier plan dans la formation de l'Association civile de chiens de recherche et sauvetage de la GRC en Alberta, un organisme provincial qui s'occupe de former et d'entraîner des équipes de chiens de R-S.

Tim Jones, du groupe North Shore Rescue Team, en Colombie-Britannique, a vu reconnaître sa contribution à un programme de formation conçu de façon à répondre aux défis hors du commun posés par la nature montagneuse de la province. L'élaboration du programme comportait la formulation de méthodes détaillées de R-S dans les cas d'avalanche, de sauvetage en eaux rapides et de sauvetage au sol.

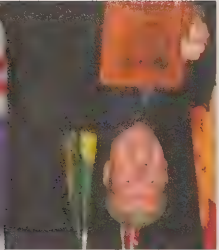
Eric Langley, membre fondateur du groupe Cape Breton SAR Team, a reçu un Certificat de mérite en hommage à ses trois décennies de service en R-S. M. Langley a rempli des fonctions de première importance dans l'élaboration d'un bon nombre des méthodes de formation du groupe et il a pris une part

active à la conception et à la prestation des programmes de sécurité à la chasse et au maintien des armes à feu.

Dennis Maurice, fondateur de l'équipe de bénévoles en R-S de la Baie Georgienne, a vu récompenser la perspicacité dont il a fait preuve en créant une unité de R-S pour la Région du Centre. Il a également élaboré un programme d'études pratiques ainsi que des politiques et des directives normalisées d'opération en R-S.

Robert Pentipas, président de la Garde côtière auxiliaire canadienne (Québec), a été honoré pour le dévouement de toute une vie au bénévolat en recherche et sauvetage maritimes. Durant toute sa carrière, il a collaboré de près avec la Garde côtière auxiliaire canadienne, le Conseil canadien de la sécurité nautique, le Comité de la voie navigable du Saint-Laurent, le comité de gestion du programme de Carte de conducteur d'embarcation de plaisance de la GRC et les Escadilles canadiennes de plaisance.

John Kelly, lauréat 2002 du Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et en sauvetage.



Peter Stow, Yves LeClerc et le Capitaine Marc Beaunier accompagnent des commentateurs de R-S.



Un élingage effectué depuis le Earl Grey, un bâtiment de la GRC, jusqu'à un hélicoptère de la GRC (Vermouth) dans le port de Halifax au cours des démonstrations de SARSCÈNE 2002.

Centre canadien des ouragans

Chargé de prévoir les ouragans dans une zone qui suit la frontière entre le Canada et les États-Unis et englobe huit milles marins des eaux côtières canadiennes, le Centre canadien des ouragans renseigne la population au sujet des ouragans et des tempêtes tropicales qui peuvent la menacer et donne des conseils aux centres météorologiques de toutes les régions susceptibles d'être touchées.

Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, à Halifax

L'un des trois centres canadiens 9-1-1 de réception des appels provenant de navires et d'aéronefs, celui de Halifax est doté conjointement par la Garde côtière canadienne et par les Forces armées canadiennes, et il est chargé d'affecter des navires et des aéronefs à des opérations de sauvetage sur un territoire de près de cinq millions de kilomètres carrés.

Excursions et visites

SARSCÈNE 2002 offrait des excursions et des visites à trois centres opérationnels essentiels aux activités de R-S dans la région. Place au bord de l'eau pour jouir du spectacle.

Parmi les points saillants de SARSCÈNE 2002, il faut mentionner les démonstrations de sauvetage maritime et aérien organisées par Kathleen Flemming, du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Halifax, avec l'appui des Forces canadiennes et de la Garde côtière canadienne. Les démonstrations ont mis en évidence le véhicule de plongée de la GRC, une équipe de kayakistes venus de l'Agence Parcs Canada et un navire de sauvetage

Le SCIM offre aux navires les services de sécurité, de communication et d'information sur le trafic maritime qui sont indispensables à leur circulation sûre, rapide et efficace par tous les temps et sur toutes les voies navigables.

Centre de services de communication et de trafic maritimes (SCIM)

chargé de prévoir les ouragans dans une zone qui suit la frontière entre le Canada et les États-Unis et englobe huit milles marins des eaux côtières canadiennes, le Centre canadien des ouragans renseigne la population au sujet des ouragans et des tempêtes tropicales qui peuvent la menacer et donne des conseils aux centres météorologiques de toutes les régions susceptibles d'être touchées.

Conférenciers de l'étranger à SARSCÈNE 2002

SARSCÈNE 2002 a été honoré de la présence de délégués de plusieurs organismes de l'étranger. Des conférenciers de six pays sont venus parler de leurs divers programmes et activités de R-S.

Ross Gordon, directeur-formateur, Search and Rescue Institute New Zealand Ltd (SARNZ)

M. Gordon a décrit brièvement la série de

cours et d'activités organisées par SARNZ dans le but de maximiser l'efficacité de la technique du point de détection à l'aide du son et de la lumière. L'exposé comportait également l'étude d'un cas où une vie a pu être sauvée grâce à la ligne sonore-lumineuse.

Islande
Gardar Eiríksón, vice-président de ICE-SAR, et Þorbjörn Þorkeiðsson, ICE-SAR, et Þorbjörn Þorkeiðsson, département de R-S, quartier-général de ICE-SAR

L'Association islandaise de recherche et de sauvetage (ICE-SAR) a offert un aperçu sché-

matique de son travail de R-S et de prévention des accidents, ainsi qu'un coup d'œil général sur les opérations de R-S au sol et en mer en Islande.

Suède
Harry Sepp, instructeur et conseiller en survie à la Ligue suédoise de protection civile

Pendu en forêt : Sensibilisation aux signes physiologiques liés à la survie des enfants et des adultes. Tel était le thème de l'exposé présenté par le délégué de la Ligue suédoise de protection civile. M. Sepp a décrit les problèmes psychologiques et physiologiques

auxquels une personne égarée peut avoir à faire face pendant les premières heures de sa mésaventure. Il a aussi parlé de mesures préventives en se concentrant sur une question posée aux parents : « Jusqu'à quel point connaissez-vous vraiment bien votre enfant ? »

Hamish McDonald, directeur, Maritime Rescue Institute, Stonehaven, Écosse

M. McDonald a donné un aperçu des opérations de R-S en mer au moyen d'embar-

cations et il a aussi décrit en détail la formation exigée des équipages pour la planification des interventions d'unités de R-S maritime dotées de la technologie la plus avancée. Le conférencier a expliqué les besoins de formation dans le contexte de pertes importantes de connaissances et de compétences indigènes chez les marins locaux.

Royaume-Uni
Pete Roberts et Dave Perkins, équipe de R-S du Northumberland National Park

M. Roberts a présenté deux exposés. Le premier traitait de la base de données du R-U, sur le comportement des personnes

égérées, et le second, des tendances récentes de la gestion et de la formation en matière de R-S, en mettant l'accent sur l'importance de l'adoption d'une approche commune par les divers groupes de R-S.

Chris Price, officier d'état-major – opérations, Royal National Lifeboat Institution (RNLI)

M. Price a décrit brièvement la contribution de la RNLI aux activités de R-S au Royaume-Uni, en concentrant son propos sur la structure organisationnelle de la RNLI et sur

son mode d'action au sein du cadre général de la R-S au R-U, et en Irlande.

Chris Long, coordonnateur de la R-S, État de Washington

M. Long a parlé du rôle critique d'un bon leadership en R-S, devant un auditoire très nombreux. Il a souligné l'importance du leadership dans tous les aspects des opérations de R-S, depuis les équipes de recherche jusqu'au commandement des interventions.

Robert Koester, commandant de lieu d'intervention de type I

Le nombre de recherches de patients atteints de la maladie d'Alzheimer a augmenté considérablement ces dernières années. Devant une salle pleine, M. Koester a présenté un exposé pré-congrès sur les techniques et la psychologie nécessaires à ce genre de recherche. M. Koester a donné deux autres conférences pendant le congrès, l'une sur la maladie d'Alzheimer et la démence qui l'ac-

compagne, et l'autre sur l'épuisement chez les chercheurs.

Lieutenant-Commander Paul Steward, Office of Search and Rescue, Garde côtière américaine

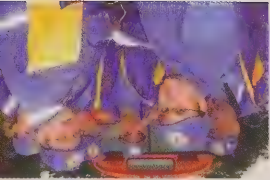
Le lcdr Paul Steward et un collègue cana-

dien, M. Pete Howe, ont présenté un exposé à deux sur l'avenir du système COSPAS-SARSAT de détection par satellite à l'aide des balises de détresse. Ils ont également donné une démonstration en direct du système.

Une équipe de l'Alberta remporte les Jeux de SARSCÈNE

Cette année, un nombre record de 13 équipes venues de tout le pays étaient inscrites aux Jeux de SARSCÈNE, armées simplement de bousssoles et d'outils à usages multiples. Le temps était nuageux, mais les Jeux se sont déroulés dans un cadre idéal, celui du parc Sir Sanford Fleming, à Halifax. 95 acres de verdure agréables d'un lac. Les scores étaient basés sur la rapidité et l'habileté des équipes et les Jeux comprenaient six étapes : planification des recherches; intervention médicale de premiers soins; indices et preuves; lancement d'une bouée de sauvetage; quatre courts exercices de bureau; une activité mystère qui s'est révélée une traversée par câbles à l'aide d'une corde à contrepois et à pivot fixe.

Pour la deuxième année d'affilée, l'équipe de Footbills SAR de Turner Valley, en Alberta (à gauche) s'est classée première aux Jeux de SARSCÈNE. L'équipe de la Royal Newfoundland Constabulary (au centre) est arrivée deuxième et celle de la Lakehead Search and Rescue Unit, en Ontario (à droite) s'est classée troisième.



des affectations sur des cartes électroniques produites au moyen d'un nouveau logiciel. Cette technique a permis d'obtenir une carte bien documentée de la zone de recherche, montrant tous les trajets et toutes les pistes des équipes de chercheurs. Ce moyen de « haute technicité à prix raisonnable », en plus d'aider à la collecte de renseignements et à de meilleures communications pendant la recherche d'un sujet vivant, permet aussi d'accumuler une documentation précieuse qui pourra servir à des opérations futures.

SARSCÈNE donne lieu à un examen des pratiques exemplaires définies par le Groupe de travail sur la prévention en R-S

Groupe de travail fédéral sur la prévention en R-S

Une part importante du mandat des organismes de R-S consiste à prévenir les cas de R-S en informant les gens et en les préparant aux risques liés aux activités de plein air. Depuis 1998, le Groupe de travail fédéral sur la prévention en R-S travaille à l'élaboration d'une stratégie pour les activités de prévention. Un des éléments principaux de cette stratégie consiste à définir des critères de pratiques exemplaires en R-S, c'est-à-dire, un système d'évaluation permettant de mesurer l'efficacité globale de tous les programmes de prévention, qu'ils soient nouveaux, en activité ou proposés.

Lors d'un exposé présenté conjointement par le SNRS et Parcs Canada, les délégués à SARSCÈNE 2002 se sont vu offrir un aperçu de l'élaboration et de la mise en application des critères de pratiques exemplaires en R-S, lesquels découlent de 14 pratiques exemplaires devant servir de points de référence pour évaluer les programmes de prévention.

Les conférenciers ont mentionné notamment le programme SNOW-SMART, de Parcs Canada, qui est conçu dans le but de sensibiliser les jeunes aux risques liés aux activités hivernales, et le système d'alerte et d'avertissement rapides dans l'Arctique, mis sur pied par Environnement Canada en vue de mieux informer les personnes qui voyagent sur les glaces rapides au sujet des dangers propres à cette activité.

Autres exposés sur la prévention présentés dans le cadre de SARSCÈNE 2002

- **Rendre la prévention agréable.** Exposé interactif donnant un aperçu d'un nouveau projet de prévention destiné aux jeunes des Territoires du Nord-Ouest.
- **Kayak de mer : Prévention et sécurité dans l'archipel de Mingan.** Description de méthodes utilisées pour prévenir les accidents de kayak de mer et améliorer les interventions de R-S dans la réserve du parc national de l'Archipel-de-Mingan, au Québec.
- **Youth Safe Outdoors :** Une initiative originale de prévention, financée par le FNI, qui vise à aider les jeunes à gérer eux-mêmes les risques associés aux loisirs de plein air.
- **Programme de cours de l'ACA sur les avalanches et les loisirs, financé par le FNI.** Une expérience réussie en matière de prévention, ce programme forme maintenant quelque 3 000 personnes chaque année à la sécurité en cas d'avalanche. ■

2004) et ayant pour but de rehausser les capacités de repérage des aéronefs écrasés sans recourir à un émetteur de localisation d'urgence. L'avantage premier d'utiliser un système RAS pendant les opérations de R-S réside dans l'aptitude du système à saisir des images dans des situations d'ennuagement, d'obscurité et de mauvais temps. Il faut se rappeler aussi qu'en imagerie RAS, la signature d'un aéronef écrasé diffère de celle qui peut être observée visuellement ou à l'aide d'un système d'imagerie optique; en conséquence, les images de RAS peuvent être utilisées de concert avec celles obtenues par d'autres systèmes. Le projet comprend la modification et l'élaboration d'algorithmes pour la détection d'appareils écrasés, l'accent étant mis sur l'imagerie pluri-temporelle et multipolaire. Les essais réalisés jusqu'à maintenant montrent que les images tirées de systèmes RAS polarimétriques et interférométriques permettent de déterminer les endroits possibles de l'écrasement d'un aéronef, ce qui diminue d'autant la période de recherche et permet de sauver des vies et d'épargner des fonds.

Haute technicité à prix raisonnable - Liens GPS à l'aide de cartes numériques

Robin Hughes et Charlie Strickland, Picton County Volunteer Ground Search and Rescue

Récemment, en Nouvelle-Écosse, une recherche bidon (recherche d'une personne qui ne se trouve pas dans le secteur visé) a peut-être mené à un nouvel outil prometteur pour la R-S. L'intervention visait à retrouver une femme censée avoir disparu dans les environs d'un pont, mais on a fini par découvrir qu'elle avait simplement déménagé au Nouveau-Brunswick. Avant d'apprendre enfin où se trouvait la personne en question, l'équipe de R-S a procédé à une recherche de sujet vivant, en se servant des appareils GPS du groupe et en téléchargeant le détail

Éléments des pratiques exemplaires de prévention de la R-S

1. Axer le programme de prévention sur des besoins concrets et précis
- II. S'adresser à des publics clairement définis
- III. Déterminer le milieu culturel pour bien y adapter les messages
- IV. Établir des objectifs clairs et prévoir des interventions précises
- V. Consulter des ouvrages sur la théorie et la recherche en matière de comportement et en sciences sociales
- VI. Réaliser une évaluation réflexive
- VII. Formuler et inclure un plan d'évaluation
- VIII. Obtenir des ressources suffisantes
- IX. Décrire avec réalisme la nature et le degré de risque des activités et les conséquences de pratiques non sécuritaires, et offrir des solutions
- X. Utiliser des programmes d'appel à l'action ou des programmes à interaction personnelle
- XI. Voir à ce que le message soit diffusé à grande échelle
- XII. Évaluer les processus
- XIII. Utiliser les résultats des évaluations et rectifier le tir à mi-parcours
- XIV. Évaluer les incidences

SARSCÈNE 2002, qui s'est tenu à Halifax du 11 au 14 septembre, a réuni 600 délégués, conférenciers et exposants, et a donné lieu à quelque 54 séances d'exposés, un salon professionnel, des démonstrations de R-S, des excursions et, bien sûr, aux Jeux de R-S.

L'utilisation des lumières lasers en R-S

Paul Burke, Greatland Laser

Des instruments d'avant-garde de signalisation par lumière laser, mis au point par la société Greatland Laser, de l'Alaska, pourraient constituer une solution prometteuse pour remplacer les systèmes conventionnels de signalisation lumineuse dans la panoplie d'outils de technologie de pointe en R-S. Imperméables à l'eau et d'utilisation facile, les appareils à lumières laser peuvent être aperçus à des distances pouvant aller jusqu'à 32 km. Pendant les interventions de R-S, ils peuvent servir à envoyer des messages à des personnes égarées et à détecter des matières réfléchissantes afin de localiser une personne égarée. Les lumières lasers sont plus fortes et plus directionnelles que les systèmes conventionnels de signalisation lumineuse et, lorsqu'elles sont utilisées lors d'opérations de R-S, elles produisent un éclat rouge brillant inimitable qui peut être vu facilement par des personnes égarées. Si la lumière se reflète sur un vêtement ou un objet porté par la personne en détresse, l'émetteur ou le chercheur apercevra une réflexion de retour rouge et brillante.

L'œil infrarouge — un outil de bord pour la R-S à partir des airs

Paul Chervette et Benoit Richard, R-D pour la Défense Canada (RDDC)

Une nouvelle technologie de surveillance aérienne pour la R-S, appelée « œil infrarouge », offre un système de visualisation prometteur qui améliorera les techniques d'observation et de recherche à partir des airs. L'œil infrarouge, un projet financé par le FNI en partenariat avec R-D pour la Défense Canada, remplit cette tâche en imitant les mécanismes de l'œil humain et en utilisant simultanément deux champs de vision : un champ de vision global à grand angle, doté d'une haute sensibilité mais d'une faible résolution, pour les fonctions de saisie de résolution qui peut facilement être orientée sur des objets intéressants contenus dans le champ de vision global et permettre de suivre la ligne visuelle de l'opérateur.

Radar à ouverture synthétique pour la R-S des avions écrasés

Tom Lukowski, spécialiste des sciences physiques, Centre canadien de télédétection, Ressources naturelles Canada

Il s'agit d'un projet du FNI, faisant intervenir le radar à antenne syn-
thétique (RAAS) et le système satellite RADARSAT-2 (lancement prévu en

Les technologies de pointe modernisent les opérations de R-S

Les applications de technologies innovatrices, depuis les lumières lasers jusqu'aux modèles informatiques, modernisent et améliorent à peu près tous les aspects de la recherche et du sauvetage. Un certain nombre de ces technologies nouvelles et dynamiques étaient mises en valeur lors du Congrès SARSCÈNE 2002. Voici un court résumé d'exposés pertinents.

Projet d'investigation des activités maritimes et des risques

Prof. Ron Pelot, université Dalhousie et Paul Kendrick, membre de la Garde côtière canadienne et chercheur à l'université Dalhousie

Enfin d'un projet réalisé par le réseau d'investigation des activités et risques maritimes, à l'université Dalhousie, le modèle technologique des risques est basé sur les systèmes d'information géographique (SIG) et conçu de façon à permettre d'analyser les activités maritimes selon le type, le lieu et le moment et de les combiner à des données relatives à des cas de R-S (SISAR). Le modèle, élaboré pour la Garde côtière canadienne, permet aux gestionnaires de R-S de comparer les statistiques et les risques d'accident en fonction de critères divers. Il jouera un rôle de première importance en planification stratégique des interventions de R-S.

Survie à l'exposition au froid

Allan Keeffe, technologue de recherche, R-D pour la défense Canada (RDDC) Toronto

Le *Cold Exposure Survival Model* (CESSM), un nouveau modèle informatisé de prévision de l'hypothermie, donne aux équipes de R-S la capacité de déterminer exactement les effets de l'hypothermie sur une victime. À partir de principes biophysiques et physiologiques, le CESSM estime la température corporelle centrale des sujets exposés en tenant compte des caractéristiques physiques, des vêtements portés, des conditions atmosphériques ou de l'état de la mer, et de la situation de crise particulière. À l'aide de ces renseignements, le modèle prédit les temps de survie fonctionnels et réels des victimes d'hypothermie. Élaboré par RD/DC en partenariat avec la société EMS Technologies, cet appareil relatives à des sujets égarés réels et de se servir des calculs du CESSM pour déterminer des fenêtres de recherche et préparer les services médicaux d'urgence.

puis nous sommes passés à une caravane spécialement conçue par l'équipe, et à la fameuse « Big Red », notre caravane de centre de commandement, qui nous a bien servi pendant 25 ans. Lors de notre dîner de 40^e anniversaire, cette année, nous avons mis en évidence notre nouvelle « flotte ». Nous avons maintenant un VLT Suburban muni d'une citière, une remorque à matériel, qui sert aussi de base auxiliaire d'opérations, et une nouvelle « Big Red » équipée d'ordinateurs et de connexions GPS, radio et téléphone cellulaire. Nous pouvons maintenant nous rendre directement à une zone de recherche et imprimer, pour chaque chef d'équipe, le segment de carte géographique qui convient. Du groupe original, il reste peut-être une douzaine de membres qui travaillent toujours à la LSRL. Ce sont tous des ressources précieuses qui enseignent, conseillent et encadrent. Certains sont demeurés des chercheurs actifs, œuvrant de concert avec les membres novices et ceux de la nouvelle génération informatisée. C'est dans cet esprit de mentorat, d'équipe et de bénévolat sans réserve que la LSRL envisage ses 40 prochaines années de service. ■

L'art de simuler des blessures

par Jules Deschênes, Ordre de Saint-Jean, instructeur-chef et formateur en simulation de blessures



Simulation d'une main gravement brûlée.

de la formation aux cas d'urgence et de catastrophes, au point qu'il se donne maintenant des cours menant au certificat de simulateur de blessures qualifié. La Division des services d'urgence, à Santé Canada, est l'organisme national de certification en simulation des blessures. ■

Pour de plus amples renseignements sur la simulation des blessures, envoyez un courriel à Jules Deschênes astrophix@magma.ca

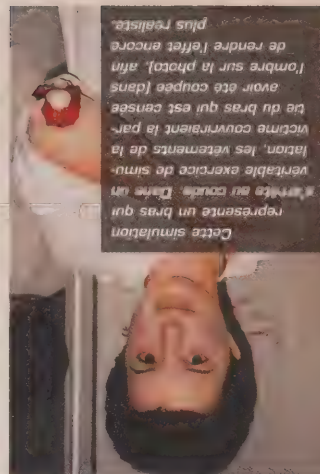
Dans le domaine de la formation au sauvetage en cas d'urgence et de catastrophe, plus les instructeurs peuvent rendre leurs classes authentiques, en créant des situations réalistes, et plus efficace sera la formation. La simulation de blessures, c'est-à-dire l'art de donner à une personne saine l'air d'être blessée, est un des meilleurs exemples qui soient du degré de réalisme convaincant, et même parfois d'horreur apparente, que des simulations peuvent ajouter à l'urgence et à la crudité de ce genre de formation.

La simulation des blessures est venue d'Angleterre au Canada vers la fin des années 1940. Son but original était de préparer le personnel de sauvetage et les militaires à s'occuper des victimes blessées dans des catastrophes ou au combat, et les cours consistaient d'abord à mettre les stagiaires en présence de blessures fictives, mais partiellement réalistes : brûlures au premier, deuxième et troisième degrés, fractures ouvertes ou fermées, saignement artériel, et ainsi de suite. Ils peuvent aussi simuler avec une exactitude absolue des bruits d'aspiration thoracique, des amputations et des états pathologiques tels qu'un traumatisme, la cyanose, une attaque cardiaque et même la mort.

Au Canada, la simulation des blessures est aussi devenue un art et un élément important

Faits concernant le certificat en simulation de blessures

- Le programme de formation menant au certificat en simulation de blessures comporte trois niveaux : élémentaire, instructeur et instructeur-formateur.
- À l'heure actuelle, un seul cours de niveau élémentaire est offert au grand public.
- La documentation, les manuels et les cours sont gratuits.
- Les instructeurs en simulation de blessures doivent être indemnisés de leurs défrayements (nourriture, carburant, hébergement, etc.) lorsqu'ils doivent se déplacer pour donner un cours.
- Il y a des instructeurs dans toutes les provinces et tous les territoires.
- Seuls les instructeurs et les instructeurs-formateurs sont autorisés à organiser un cours, à prendre les inscriptions et à se procurer la documentation et les manuels.
- Pour obtenir qu'il se donne un cours élémentaire dans votre région, veuillez vous adresser à votre représentant provincial des Mesures d'urgence.
- Le ministère de la Défense nationale a produit une vidéo aide-mémoire sur la simulation de blessures et la met à la disposition des simulateurs qualifiés. Pour de plus amples renseignements à ce sujet, veuillez vous adresser à l'adjudant-maire E. Comeau, soit par téléphone au 613 945-6797 ou par courriel à Comeau.JB@Forces.ca.



40 années de service et de transformations

Lakehead Search & Rescue Unit (LSRU) :

par Pat Skula, préposé aux soins médicaux d'urgence (PSMU), R-S 1

1962



Un petit garçon était porté disparu dans le parc de Kakabeka Falls.

La nuit tombait. Nous avons capé un appel à l'aide. Dans notre nativité, mon mari et moi, qui sommes propriétaires d'un berger allemand, avons proposé le flair de notre compagnon à quatre pattes pour aider aux recherches, sans nous douter de la quantité de travail et d'entraînement nécessaire pour devenir de bons matres-chien. Il vous faut apprendre à « lire » ce qui se passe dans la tête du chien et à faire confiance à l'animal tout en acceptant vos propres peurs et réactions émotives à le voir se tenir debout, plonger jusqu'au ventre dans des eaux tourmentées, à regarder vers le haut des chutes.

À l'automne 1962, un groupe de chasseurs et de pêcheurs de la région de Thunder Bay ont répondu à un appel à l'aide pour retrouver un chasseur égaré. Le chaos, la confusion et, parfois, les pratiques dangereuses qui ont suivi, par exemple, apporter avec soi une carabine et de l'antigel, ont montré clairement qu'il fallait de l'entraînement et de l'organisation, non seulement pour retrouver une personne égarée, mais aussi pour ramener les chercheurs chez eux sains et saufs.

Le chasseur n'a jamais été retrouvé, mais l'expérience de 1962 a mené à la formation d'une équipe appelée la *Thunder Bay Bush Search and Rescue Squad* (Escouade de recherche et sauvetage en forêt de Thunder Bay), qui est devenue éventuellement la *Lakehead Search and Rescue Unit* (LSRU), Unité de recherche et sauvetage de la région Lakehead). Nous savions que nous avions beaucoup à apprendre : comment excuser une recherche exhaustive, comment reconnaître ce que l'on voit et en comprendre la signification et, surtout, comment s'assurer que les chercheurs eux-mêmes ne deviennent pas d'autres victimes. Ensuite est arrivée la recherche du petit garçon perdu dans le parc de Kakabeka Falls, et la réalité cruelle nous a tous trappés au visage lorsque le gamin a été retrouvé noyé dans un gouffre en amont des chutes.

Profondeur et diversité

(Quand ont commencé les cours de formation de la LSRU, nous avons constaté chez les membres de l'unité une somme étonnante de compétences spécialisées aussi profondes que diverses. Il y avait bien des novices comme mon mari et moi-même, mais aussi des chasseurs,

des pêcheurs et des trappeurs chevronnés, de même qu'un ancien combattant de la « brigade des ombres » de l'armée finnoise. Étant la seule femme du groupe, aux tout débuts, j'ai connu quelques expériences assez cocasses. Le médecin bénévole de la LSRU, qui nous donnait un cours accéléré de premiers soins, s'est rendu presque à la moitié de son propos avant de s'apercevoir que l'un des « hommes des bois » auxquels il s'adressait n'en était pas un ! Il a avoué plus tard qu'au moment de sa découverte, il a passé quelques minutes difficiles à essayer de se rappeler jusqu'à quel point il avait utilisé un vocabulaire de rustre. La LSRU était une organisation à pleine égalité d'accès. De fait, notre premier coordonnateur des appels demandait d'intervention vivait en fauteuil roulant.

Petit à petit, nous avons acquis des compétences en recherche et sauvetage, nous nous sommes gagnés la confiance des autorités et, éventuellement, nous en sommes venus à recevoir trois demandes de recherche en une seule fin de semaine. Pour pouvoir passer quelques week-ends en paix, nous avons opté pour la prévention. Nous avons ouvert notre école de formation au public, fait paraître notre premier guide d'instructions et attendu pour voir s'il allait se manifester quelque intérêt à l'égard de la R-S. Après 35 ans, nous sommes obligés de limiter nos inscriptions annuelles à 100 personnes et le nombre de recherches a baissé à environ une demi-douzaine par an.

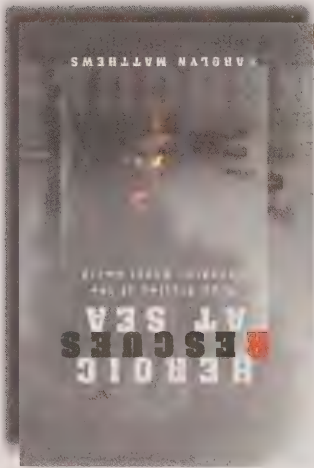
Transition et progrès

La LSRU a énormément évolué. Nous avons commencé avec un crayon, un cahier d'écolier et une boussole sur le capot d'un camion,

Suite page 5

Big Red est la remorque à matériel de la LSRU.

Heroic Rescues at Sea de Carolyn Matthews, saisit l'essence du caractère de la Garde côtière



Heroic Rescues at Sea : True Stories of the Canadian Coast Guard (Sauvetages héroïques en mer : Histoires vécues par la Garde côtière canadienne, est publié par la maison d'édition Nimbus Publishing, de Halifax. Il s'agit d'une collection de récits racontant des missions de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne (GCC), d'un océan à l'autre. Carolyn Matthews, native de la Nouvelle-Zélande et autrefois conseillère autorisée, a été amenée à entreprendre la rédaction de cet ouvrage alors qu'elle effectuait des recherches sur le rôle des conseillers auprès des personnes en deuil pendant la période qui a suivi la catastrophe aérienne de la Swissair.

Le livre, qui rend compte de 34 interventions de sauvetage par la Garde côtière canadienne, donne un excellent aperçu de l'envergure et de la diversité des fonctions de la GCC sur les voies navigables du Canada. Tout y est décrit, depuis l'entretien des bouées jusqu'aux sauvetages les plus palpitants, et les réflexions de l'auteur permettant de mieux comprendre les nombreux défis auxquels fait face la Garde côtière, souvent dans des situations de vie ou de mort.

Le grand déploiement de ces récits de sauvetage nous rappelle l'immensité de nos ressources maritimes. L'ouvrage souffre cependant de répétitions inutiles, tant dans les descriptions de la nature perdue des eaux de nos mers intérieures et des côtes de nos trois océans que dans les images expliquant pourquoi ces héros bien réels de la GCC se retrouvent à participer à des sauvetages en mer. Le lecteur voit revenir trop souvent des expressions du genre « *his dreams were of a seaman's life* » (il rêvait d'une vie de marin), « *haunted by the ships and the sea* » (obsédé par les navires et la mer), et « *the call of the sea was too powerful* » (l'appel du large était trop puissant).

Les récits de sauvetage sont bien écrits et laissent transparaître un mélange de crainte, d'émotion et de drame, mais il manque parfois des détails importants. À titre d'exemple, Mme Matthews en dit très peu sur la conception, le type ou les capacités des navires de la garde côtière affectés à telle ou telle mission. Ces lacunes détournent également l'attention pendant la lecture du récit, passionnant par ailleurs, du naufrage du navire *L'Aigle d'Océan* dans le détroit d'Hudson. Le sauvetage exécuté par le *Norman Macleod Rogers* de la GCC est bien relaté, mais la description de l'écroulement fatal de l'hélicoptère du navire est plutôt décousue.

Malgré ces quelques défauts, ce livre n'en reste pas moins un hommage bien documenté rendu aux hommes et aux femmes de la GCC et au rôle critique qu'ils jouent pour sauver et protéger la vie des personnes qui s'aventurent sur l'immensité des lacs, des cours d'eau et des mers du Canada. ■

Prochain numéro

Il y aura un compte rendu de *Shipwreck Treasures : Disaster and Discovery on Canada's East Coast* (Trésors d'épaves : Désastres et découvertes sur la côte Est du Canada), un livre de Roger Masters publié en 2002 par la maison Formac Publishing Company Limited.

instance la marge de manœuvre voulue pour tenir compte des différences régionales liées aux facteurs organisationnels, géographiques, environnementaux et culturels en présence ».

Identité nationale

En plus de mener à la normalisation des exigences en matière de formation et de compétence, l'adoption de critères communs en RSS permettra de rehausser les opérations de RSS de bien d'autres façons, la plus importante de ces améliorations étant peut-être la création d'une base sur laquelle édifier une identité nationale pour les autorités de la RSS.

Toujours selon M. Chaffey, « La séparation des instances et l'absence de normes nationales, par leurs effets conjugués, ont rendu difficile aux autorités de la RSS de se donner un rayonnement national de l'envergure de celui, par exemple, de la Garde côtière canadienne. Nous sommes maintenant en mesure de nous forger une identité nationale, ce qui attirera sur les activités de RSS un intérêt accru de la part des entreprises, des universités et de la classe politique. Nous y trouverons aussi des possibilités de partenariats nationaux et de programmes de collecte de fonds à la grandeur du Canada ».

Les critères nationaux communs étant officiellement adoptés, le SNRS et les autorités de la RSS commenceront à les mettre en œuvre et à les appliquer et font appel encore une fois au financement du FNI pour cette deuxième étape du projet. Il s'agit maintenant d'améliorer les communications entre les diverses autorités de RSS dans les provinces et les territoires et de tirer parti des nouveaux critères pour instaurer un programme canadien officiel d'accréditation et de gestion pour la RSS. ■



De nouveaux critères communs en RSS assureront l'uniformité des procédures générales et de la formation en RSS partout au Canada.

Adoption de nouveaux critères nationaux pour les bénévoles en RSS

Les organismes bénévoles responsables des opérations de recherche et sauvetage au sol (RSS) au Canada ont posé un jalon de première importance, le 12 septembre 2002, en adoptant un ensemble commun de critères nationaux sur lesquels fonder leurs normes en matière de formation et de professionnalisme en RSS. Fruit de deux ans de travail, ces critères communs, les premiers jamais adoptés, formeront la base de l'un processus d'agrément des compétences de tous les praticiens de la RSS au Canada.



Difficulté de mesurer les niveaux de formation et de compétence

Les opérations de RSS n'ont jamais eu une portée nationale. Elles relèvent des instances provinciales et territoriales et les interventions de RSS sont gérées et dirigées par les services de police régionaux selon des normes et procédures qui peuvent varier considérablement d'une région à l'autre.

Dans la plupart des instances, les services de police font appel à des bénévoles lors des opérations de recherche, mais le degré de participation des bénévoles n'est pas le même dans toutes les régions. S'il en est ainsi, c'est que si, d'une part, les normes de formation et niveaux de compétence exigés en RSS sont bien connus des bénévoles rigoureux œuvrant dans le domaine, il n'en est pas de même des normes effectives de formation et des niveaux de compétence reconnus, qui varient grandement à travers le pays. L'absence d'une structure commune de validation des niveaux de compétence a rendu la tâche difficile aux services de police essayant de déterminer comment utiliser le plus efficacement possible les ressources bénévoles de RSS.

En outre, les opérations de RSS deviennent de plus en plus complexes. Dans les cas de recherche, on met un accent accru sur les techniques d'analyse basées sur des données montrant que les gens égarés manifestent des modes de comportement bien précis et prévisibles selon l'âge des personnes, leurs capacités intellectuelles et leur état mental. Les praticiens de la RSS doivent connaître à fond les techniques de la navigation par satellite ainsi qu'une gamme croissante de

technologies complexes de l'information et de la communication. Ils doivent aussi se tenir au courant des progrès constants qui se font en secourisme et en traitements médicaux d'urgence. L'apprentissage est donc incessant et les praticiens de RSS ont maintenant besoin d'un éventail très vaste de formation et de compétences spécialisées qui vont beaucoup plus loin que les connaissances de base en recherche, suivi et orientation.

Processus d'agrément des compétences en RSS

« Maintenant que nous avons des critères de RSS reconnus à l'échelle du pays, nous pourrions entamer la mesure et la définition des niveaux de compétence et des besoins de formation pour les bénévoles de RSS partout au Canada, » explique John Chaffey, directeur de projets en RSS au SNRS. « Ainsi les autorités policières pourront utiliser les ressources bénévoles de façon beaucoup plus efficace et avec davantage de confiance. »

Les critères communs permettront aux diverses instances d'échanger leurs ressources et ils ouvriront la voie à des accords d'aide mutuelle. Ces critères faciliteront la prestation de programmes de formation uniformes et rentables, qui mèneront à la production d'experts agréés en RSS et à la création d'un bassin national de personnel chevronné pour les situations d'urgence. En outre, la délivrance de certificats d'agrément accroîtra la mobilité des travailleurs de RSS puisque leurs niveaux de compétence et leurs titres de compétence seront reconnus partout au Canada.

Consensus entre 13 instances

L'ensemble commun de normes de RSS a été adopté par 13 instances distinctes dans le cadre d'un projet dirigé par le SNRS. Ce projet, financé par le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S, constitue un effort de coopération réalisé par le Conseil national de RSS, un organe composé des autorités de RSS de chaque province et territoire.

Le Conseil a formé un groupe de travail et l'a chargé d'élaborer des méthodes propres à unifier les programmes de formation et les structures de gestion des opérations de RSS du Canada entier. Le groupe de travail, composé de membres des principaux services de police et des associations provinciales de bénévoles en RSS, s'est réuni périodiquement pendant une période de deux ans pour définir des critères nationaux de RSS.

Modèle de base des critères

Répartis sur trois niveaux de formation en RSS (élémentaire, avancé et gestion), les critères décrivent le degré d'instruction nécessaire à chaque niveau de RSS ainsi que les éléments essentiels à intégrer aux normes officielles de tout groupe de RSS. Les critères comprennent également un énoncé de perspective et de principes de la RSS et un glossaire de termes normalisés de RSS. De l'avis de M. Chaffey, « Ce modèle permet aux autorités de la RSS, dans toutes les instances, d'élaborer des programmes de formation et des méthodes de travail basées sur les composants fondamentaux des opérations de RSS, tout en laissant à chaque

**Des partenaires en R-S simulent
une catastrophe dans l'Arctique**

par Louise Crone

[illegible]

de conférence à Cape Dorset, avant la tenue de l'exercice. Le choix du lieu était motivé par l'accroissement de la circulation des navires à passagers dans l'Est de l'Arctique.

Bien qu'un brouillard épais ait empêché la participation pleine et entière des Forces canadiennes, puisque les agoneurs Hércules ne pouvaient pas voler ce jour-là, l'exercice est considéré comme une réussite. Une séance de compte rendu à chaud a eu lieu immédiatement après l'exercice, au centre commanditaire de Capé Dorset.

Certaines des leçons tirées de cette journée ont permis de beaucoup mieux comprendre comment organiser et exécuter, à l'avenir, des exercices de ce genre. On s'est rendu compte, notamment, qu'il était important de prévoir une journée supplémentaire en cas de mauvais temps, et qu'il serait bon de tenir un autre exercice de ce genre dans une région encore plus retirée, loin de toute collectivité et de toute aide rapprochée.

Leçons retenues

Voici certaines des leçons retenues concernant le système d'intervention de R-S. Selon les participants, il faudrait à l'avenir :

- utiliser des répéteurs radio VHF pour les communications entre

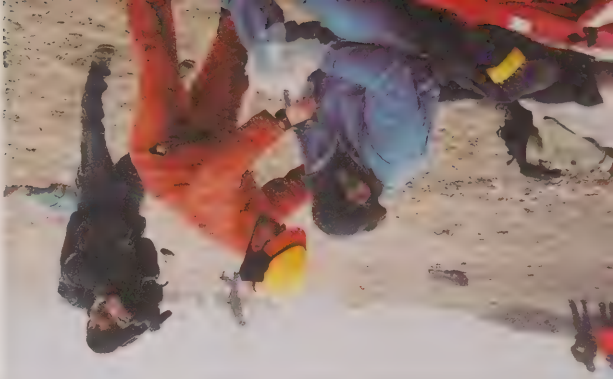
- les membres des équipes;
- prévoit une fréquence radio commune pour la GRC, la Gestion des mesures d'urgence du Nunavut et l'Agence Parcs Canada;
- munir tous les sauveteurs à terre d'un moyen de communication

- améliorer l'interaction et la communication avec les groupes

d'intervention et de sauvetage locaux lorsque des navires circulent dans les eaux archéques.

Planification de l'exercice

Le scénario prévoyait la simulation d'un incendie à bord d'un navire *Des Groseilliers*, jouait le rôle du navire mis en péril par une explosion et un incendie à bord. Le nombre des victimes s'élevait à 14 et les blessures étaient variées. Sept personnes ont été évacuées à terre, cinq sont restées sur le bateau pour le tirage et le traitement et deux autres (en fait, des mannequins) ont été retirées des eaux glaciales du détroit d'Hudson au moyen d'une embarcation rapide de sauvetage Zodiac. L'exercice a permis d'évaluer la qualité du travail d'équipe de chacun. Les organismes participants, c'est-à-dire, la Garde côtière canadienne, les Forces canadiennes, l'Agence Parcs Canada, la GRC, la Gestion des mesures d'urgence du Nunavut et la collectivité de Cape Dorset. Il a servi également à mettre à l'épreuve les divers éléments du système d'intervention de R-S, depuis le premier appel à l'aide jusqu'au retour final à terre, et à vérifier leur capacité de régler une situation d'urgence dans un lieu éloigné. Le Centre régional des services de santé de Bathin, à Iqaluit, a profité de l'exercice pour vérifier sa propre capacité de réaction à une situation où il y a un grand nombre de blessés.



Article vedette
Des patrouilles en R-S simulent une catastrophe dans l'Arctique 1

Recherche et sauvetage au sol (RSS)
Adoption de nouveaux critères nationaux pour les hélicoptères en RSS 2

Compte rendu de livre sur la R-S
Heretic Rescues at Sea 3

Portrait d'une équipe de R-S
Le groupe Lakehead Search & Rescue : 40 années de service et de transformations 4

Formation
L'art de simuler des blessures 5

Recherche et sauvetage aériens
L'ARCSA se joint aux escadrons de R-S des Forces canadiennes pour SARX 2002 10

Radiobalises
Bonne (et mauvaise) utilisation des balises de localisation personnelle 11

Fonds des nouvelles initiatives de R-S
Le FNI finance un programme de base en prévention et survie 13

R-S en mer
Équipe canadienne victorieuse à ISAR 2002 14

Le Commandant remplit sa première mission
se tiendra à Kingston (Ontario) du 15 au 18 octobre. Informez-vous au www.smrs.gc.ca

SARSCÈNE

SARSCÈNE est une publication du Secrétariat national de recherche et de sauvetage
Les opinions et les faits relatés dans cette revue relèvent des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les opinions ou politiques du Secrétariat.

Rédactrice invitée : Roxanne Halverson

Adjointe à la rédaction : Tina Bouchard

Courriel : Ekarz@smrs.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage

275, rue Slater, 4^e étage
(Ottawa) K1A 0N2

Téléphone : 1-800-27-9414

Télécopieur : (613) 996-3746

Site Web : www.smrs.gc.ca

Accord avec la Société canadienne des postes : N° 40559507

ISSN 1183-5036



Des fonds de plus pour la Garde côtière auxiliaire canadienne

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) recevra 22,5 millions de dollars en financement nouveau du ministère des Pêches et Océans au cours des cinq prochaines années. Ces fonds permettront à cette association de bénévoles, dont les membres aident la Garde côtière canadienne dans la prestation de services de recherche et de sauvetage (R-S) et de programmes d'enseignement de la sécurité maritime à l'intention des Canadiens, de poursuivre son travail indispensable. La GCAC compte 4 666 membres qui offrent bénévolement leur temps et leurs navires pour venir en aide aux marins en détresse.



Photo offerte gracieusement par la GCAC

Journée de la R-S en Alberta

Les bénévoles en recherche et sauvetage de l'Alberta ont déployé leurs compétences et leurs réalisations lors de la toute première journée provinciale de la R-S, tenue le 4 mai 2002. La journée était organisée par la Search and Rescue Association de l'Alberta et se composait d'un programme rempli d'activités de toutes sortes visant à promouvoir le travail de praticiens de la R-S. Les collectivités de toute la province ont souligné l'occasion au moyen de divertissements axés sur la R-S, de stands d'information, de conférences et d'ateliers ouverts au public et d'exposés présentés dans les écoles. Parmi les autres manifestations en l'honneur de la R-S, on a pu voir une simulation d'écrasement d'avion à Fort McMurray, une démonstration de recherche par grand froid à Calgary et une recherche simulée dans la région de Lethbridge.

Le Bureau de la sécurité nautique (BSN) de la Garde côtière canadienne s'est lancé dans un projet visant à accroître l'utilisation du vêtement de flottaison individuel (VFI) par les plaisanciers. Le projet a donné lieu à une étude des comportements à l'égard des VFI, laquelle a permis de constater que les femmes sont plus sensibles que les hommes aux questions de sécurité et que les gens relativement plus instruits ont l'impression de mieux maîtriser leur environnement et sont moins enclins à porter un VFI en bateau. Au total, 90 p. 100 des personnes interrogées ont dit qu'elles seraient plus portées à endosser un VFI si le conducteur du bateau le leur recommandait. Les conducteurs constituent donc un auditoire de première importance pour toute campagne de sécurité en ce sens. Parmi les plaisanciers en général, les problèmes les plus souvent signalés relativement aux VFI sont leur volume encombrant et leur ajustement difficile. Pour obtenir de plus amples renseignements sur cette étude, veuillez vous adresser au BSN, région de Terre-Neuve, au 1 800 230-3693.



Photo offerte gracieusement par la GCAC

Un projet du FNI fait les manchettes

Dans le numéro du 10 octobre du quotidien *The Edmonton Journal*, on peut lire que la Division K de la GRC, à Edmonton, est en train de former des bénévoles pour participer à des recherches nocturnes à l'aide d'un appareil détecteur infrarouge avant (FLIR) GRC. Le coût de la formation des bénévoles et celui du matériel est financé par le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) en recherche et sauvetage, lequel est administré par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage. Le FNI aide chaque année au financement d'une cinquantaine de projets afin de renforcer les capacités de R-S partout au Canada.



Normes
nationales pour
la R-S au sol

SARSCÈNE 2002

L'art de simuler
des blessures

SAREX 2002
Exercices
militaires
nationaux et
internationaux
au Manitoba

Des partenaires en R-S simulent une catastrophe dans l'Arctique

Automne-hiver 2002, vol. 12, n° 3

SARSCÈNE

Notre revue canadienne de recherche et de sauvetage



Recherche et sauvetage
National Search and
Rescue Secretariat

Canada

40559507
Mail Publications Poste- Publications
Postage paid Publications Poste- Publications
POST CANADA
POSTES CANADA

SARSCENE

Winter/Spring 2003 Vol. 13, #1

The Canadian Search and Rescue Magazine

CAL
NS
-S16



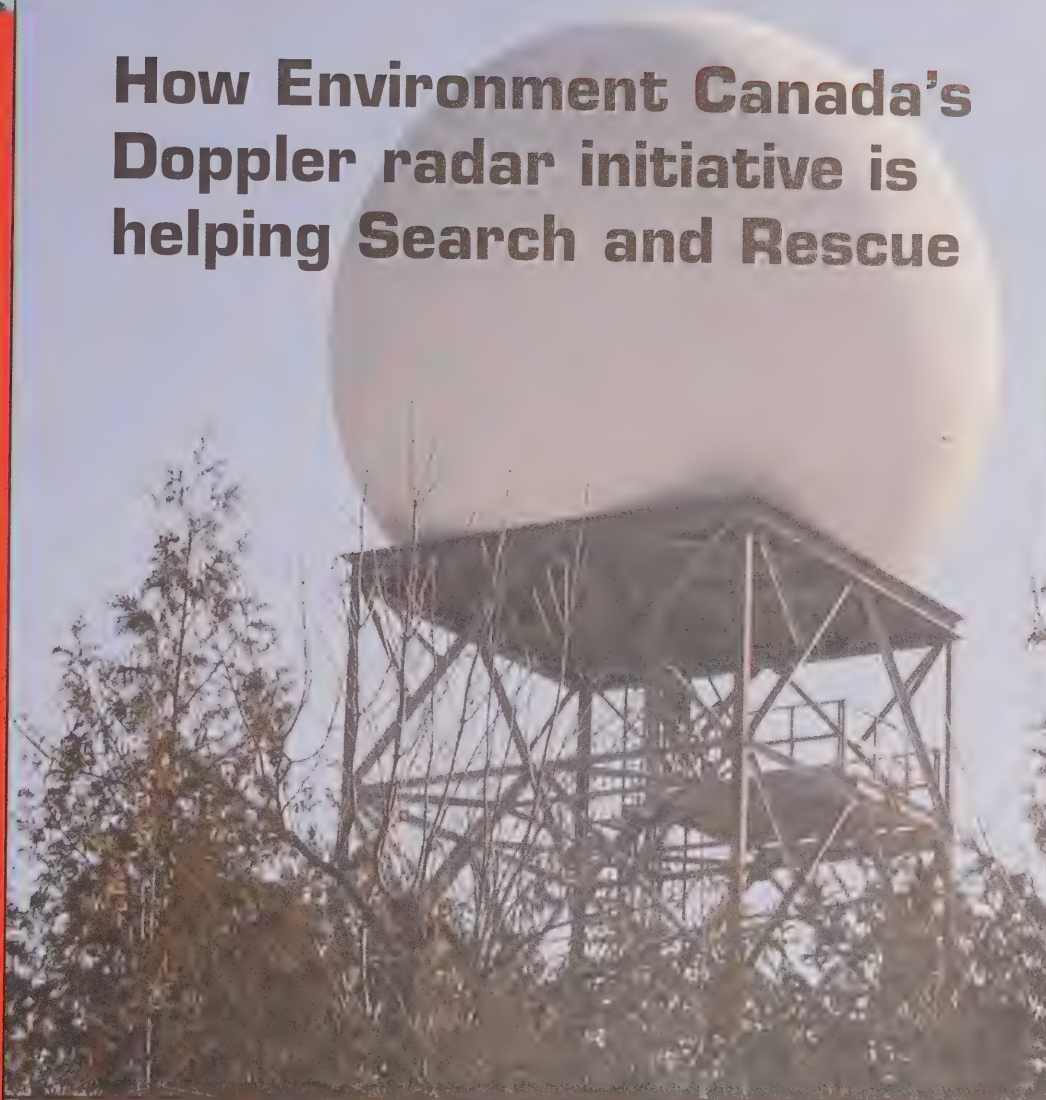
**Severe weather
in Canada**

**B.C. cave rescue
response**

**An interview with
the Lead Minister
for Search and
Rescue**

**Risks and
benefits of
cell phones**

How Environment Canada's Doppler radar initiative is helping Search and Rescue



National Search and
Rescue Secretariat

Secrétariat national
Recherche et sauvetage

Canada



CANADA
POST



POSTES
CANADA

Postage paid
Publications
Mail

Port payé
Poste-
publications

40559507

TABLE OF CONTENTS

Feature Story

New Doppler stations help meteorologists predict more accurate weather 1

SAR and Weather

Weatheradio expands in Nunavut 2
Human behaviour and avalanches 3
Hurricanes and SAR 4

New SAR Initiatives Fund

SNOWSMART 6
Cold exposure survival model 6
Safety and ice rescue 7
Avalanche safety 7
New Haute Gaspésie weather stations 7
YouthSafe Outdoors 8
Minister McCallum approves new projects 8

Interview

An interview with the Lead Minister for Search and Rescue 9

Ground SAR

Getting to know the OPP Auxiliary 10

Beacons

Change to 406 MHz frequency not an easy transition 11

Cell phones and SAR

Risks, benefits and implications for SAR 12

SAR News and

Coming Events 13

SAR Profile

B.C. cave rescue response:
Safety precautions minimize cave rescue incidents 16

SARSCENE

SARSCENE is published by the National Search and Rescue Secretariat.

Translation, revision and proofreading by ALTER EGO



Facts and opinions published in SARSCENE are those of the individual contributors and do not necessarily reflect the position or policies of the Secretariat.

Editor: Lori MacKay

Communications Director: Elizabeth Katz
Email: ekatz@nss.gc.ca

Special thanks to Joanne St-Coeur, Planning Officer, Environment Canada, for her assistance with this issue of SARSCENE magazine.

National Search and Rescue Secretariat
275 Slater Street, 4th floor
Ottawa ON K1A 0K2

Phone: 1-800-727-9414
Fax: (613) 996-3746
Web site: www.nss.gc.ca

Canada Post
Agreement #40559507

ISSN 1183-5036



Shipwreck Treasures – Disaster and Discovery on Canada's East Coast by Roger Marsters

Reviewed by Jack Gallagher, International Marine SAR Consultant

This book is a diverse look at the world of east coast shipping over the last five centuries.

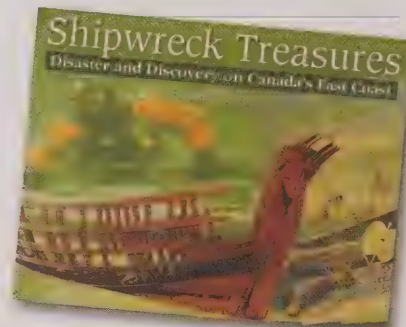
It presents brief but interesting encounters with many well known and several lesser-known shipwrecks. It spans accounts from whaling in the mid-1500s to the break-up of the MV Flare in 1998.

The author's passion for maritime history comes through in the narrative as he develops the scene and historical context for each event. This same passion is evident in the description of wrecks that have been replaced or preserved for the viewing and edification of future generations.

Each chapter tells a story about a particular event or underwater find. Every story is illustrated with captivating pictures, which draw even a casual observer into the book. The pictures include maps, photographs and paintings of ships, artifacts and the people involved.

The stories flow easily although the use of kilometres is distracting when used to describe distances at sea. As a mariner, I found myself converting to nautical miles to better understand the scenario that was being described.

Shipwreck Treasures is a good coffee-table book that people will pick up to look at the pictures. Once picked up it is difficult to put down without reading at least one of the stories. The good story telling and great pictures make for a very enjoyable read.



Jack Gallagher is a former Canadian Coast Guard commanding officer and manager with extensive experience in marine incident response and Receiver of Wrecks responsibilities. ■

Hail to the Unsung Hero – 2003 SAR Awards

Nominations are due by May 31, 2003.

The NSS Awards Program was introduced in 1995 to acknowledge outstanding work done by search and rescue providers and organizations, and to raise awareness of search and rescue efforts across Canada.

The Outstanding SAR Achievement Award recognizes exceptional contribution to Canadian SAR by an individual or organization. The Certificates of Achievement recognize individuals or groups who have made significant contributions to SAR.

Nomination information and forms are available at www.nss.gc.ca. Click on **Awards** in the top menu. Or call 1-800-727-9414.

The award and certificates will be presented at SARSCENE 2003 in Kingston, Ontario on October 18, 2003.

With as much as 338 cm, or 11.3 feet of snow per year, cold temperatures and intense precipitation are a fact of life in many Canadian cities.

New Doppler stations

help meteorologists predict more accurate weather

By 2004, there will be 31 fully operational Doppler radar stations across Canada. These stations will cover approximately 90 per cent of the country, especially those areas prone to severe weather. Doppler radar measures the intensity of precipitation, as well as its speed and direction within storms. This helps meteorologists detect conditions that could lead to a tornado.

Severe weather is a fact of life in North America – whether it be the 5 feet of snow dumped on us in January, the downpour of rain we see every spring, or even the tornado warning. No matter what season, we can expect a gift from Mother Nature.

But severe weather won't come as a surprise thanks to improving technology and new Doppler radar stations across Canada, part of Environment Canada's \$34.9 million plan.

Originally developed just before WW II, radar was used to detect and locate hostile aircraft at long distances, and today, weather radar can locate and follow

precipitation ranging from 200 to 400km away.

This will help Search and Rescue authorities prepare for any severe weather ahead. With a better ability to track storms and their severity, new Doppler technology could also help prevent incidents from occurring because people across Canada will be better informed about possible dangerous weather developments in their area.

According to Environment Canada's website on the Doppler radar initiative, "the advanced weather radar will provide meteorologists with the data needed to more quickly and precisely detect and predict severe weather, such as heavy rainfall, winter storms, thunderstorms, hail and tornadoes."

"The goal is to provide sufficient warning to the public to be able to take action to ensure their safety and security and implement emergency plans to minimize damage and economic loss," says Environment Canada.

continued on page 2

Nothing to sneeze at

Severe weather in Canada is nothing to sneeze at. Each year, poor weather conditions cause an average of 220 fatal car accidents and more than 11,500 severe injuries, says Environment Canada.

For example, the July 1987 Edmonton tornado killed 27 people, injured 253 others and had an economic impact of approximately \$330 million. The December 1996 snowstorm in Vancouver and Victoria had an economic impact of \$200 million, and the hailstorms that hit Calgary and Winnipeg in July 1996 caused \$300 million in property damage.

BROADER RANGE OF SERVICES

Environment Canada announced in March its plan to invest \$75 million over five years in the Meteorological Service of Canada (MSC). With this investment, the MSC hopes to improve its accuracy and timeliness of day-to-day forecasts, longer-term forecasts and prediction of extreme weather across Canada.

Weatheradio service further expands in Nunavut

Northern Challenge

Environment Canada's Meteorological Service of Canada (MSC), in collaboration with the Nunavut government, applied for funding from the New SAR Initiatives Fund (NIF) over two years ago to install three Weatheradios in the Nunavut territory. The partners were concerned that weather

information and warnings were difficult to obtain in many communities after regular radio broadcast hours.

The NIF provided funding for the initial purchase of Weatheradio equipment plus the installation costs at three new locations in Nunavut. The Nunavut government funds the majority of the costs associated with maintenance and ongoing operation. Weatheradio has been available in the Cape Dorset, Rankin Inlet and Arviat regions of Nunavut since June 2002.

One challenge faced by Environment Canada is the various dialects found throughout the region. Environment Canada is working with the Nunavut government to see what can be done to find an acceptable Inuktitut weather terminology that will be understood regardless of local dialects. A pilot project broadcasting current weather conditions in Inuktitut is planned for later this year.

In another NIF initiative, the MSC, in partnership with the NWT government, will install Weatheradio capacity on Great Slave Lake in 2003.

Weatheradio Facts

Weatheradio is a broadcast service located on the VHF-FM radio band. There are 168 transmitters located across Canada, operating on seven different frequencies, providing weather information 24 hours a day, seven days a week.

The automated system broadcasts the latest weather observations, public and marine forecasts and warnings for specific areas of the country. According to Yvonne Bilan-Wallace, NIF project manager for the FM weather radio in Nunavut and Public Program Manager and Meteorologist with Prairie Aviation and Arctic Weather Centre, the information is updated within minutes of receiving an observation or sending out a forecast.

continued from page 1

Each radar has a circular coverage of approximately 500 sq. kilometres, but even more information will be available thanks to the Canada-U.S. agreement to share radar information to maintain a continuous flow of weather data across the border. The radar information is shared between adjacent radar stations in each country. For example, the Atlantic region's American weather information comes from the United States National Weather Service Doppler radars in Maine.

Since Doppler radar can predict severe weather sooner than before, meteorologists will be able to issue severe weather warnings at an earlier stage of a storm's development. When warnings are issued, they are broadcast on Environment Canada's Weatheradio service, and are provided to both television and radio stations.

The public will now have more warning and time to protect themselves and their property, and SAR providers will be able to be more prepared for incidents in severe weather. ■

Austrian scientist J.C. Doppler hypothesized that the frequency of sound waves from a moving source would increase as they approached an observer and decrease as they moved away.

Courtesy of Environment Canada.



Regular FM or AM radios are unable to tune into the frequency used by the service, so people must buy the special receiver in order to access reports. The receivers cost between \$50 and \$100, depending on the features you want. Some have a conventional radio feature or even a walkie-talkie type of communication device.

The receiver is not intended to replace local radio and T.V. broadcasts, but is designed to complement them and enhance the information the public receives about possible weather situations. Weatheradio receivers come in different sizes with a variety of functions and can be purchased at retailers who specialize in electronics. Some models even chime, beep or flash just prior to receiving an announcement of a severe weather warning. Unlike T.V. or conventional radio, the Weatheradio doesn't have to be on to sound an alarm for a weather watch or warning. ■

According to Canadian Avalanche Centre statistics, the typical avalanche victim is male and in his twenties. Although most avalanches occur between January and March, there is still a danger in the warmer months from May to October.

Human behaviour & avalanches

The economic cost of avalanche accidents exceeds \$50 million annually, despite avalanche worker training and safety programs. In human costs, statistics from the Canadian Avalanche Association (CAA) say that more than 100 people each year will be caught in an avalanche. So far this season, 25 people have died in avalanches in Canada. Statistics indicate that for each person killed, five or more people will be caught in an avalanche, but will survive.

Several years ago the CAA recognized the need to revamp its old Level 2 training program for technical training of avalanche workers, ski hill operators and highway workers who control avalanches threatening highways. Now the CAA is taking a more comprehensive approach to avalanche training in Canada, by including best risk management practices and linking those best practices to human behaviour and decision making, because there is a growing awareness that technical training alone is not enough to prevent accidents.

The Avalanche Decision-making And Professionals Training (ADAPT) program was implemented this season to provide state of the art training for avalanche workers in Canada.

This new project, funded by the New SAR Initiatives Fund (NIF) and sponsored by Parks Canada and Heritage Canada, was a two-year project to develop this new training program for avalanche professionals.

Canadian Avalanche Association Training schools are the only formal provider for avalanche safety training for avalanche industry workers in Canada. And according to the CAA, Level 2 training is necessary for mountain guides, ski guides and avalanche control operators in ski areas and highways.

Understanding risks

The ADAPT program focuses on risk management and decision making processes for avalanche workers who are out in avalanche terrain every day through the winter doing their work. With a better understanding of how humans perceive potential risks and their personal and team decision making processes, the CAA believes it is helping

to change attitudes toward risk taking, and is achieving improved safety for workers, and for the public that avalanche workers are responsible to protect.

Mountain Equipment Co-op provided \$50,000 over two years towards the Canadian Avalanche Association's public avalanche safety programs.

Number of hurricanes and tropical storms increase:

*What does this mean
for SAR?*

Over the last 50 years, an average of more than four tropical storms or hurricanes have posed a threat to Canada or its territorial waters each year. Over the last eight years, this average has increased to nearly six per year. Tropical storms and hurricanes cause storm surges, floods, high waves, damaging winds, heavy rainfalls and erosion, according to Environment Canada's Canadian Hurricane Centre (CHC).

In the past decade, there has been a dramatic increase in the number of hurricanes and tropical storms in the Atlantic, from as few as seven to as many as 19. According to the CHC, 2001 was the third straight year that six tropical cyclones entered the CHC Response Zone, with four tropical storms passing through the same Newfoundland marine forecast area in one 30-day span. In 2002, the number of named storms in the Atlantic was above normal, at 12. However, the number of named storms reaching hurricane strength was only four (compared to the 50 year average of six).

Even if a hurricane does not touch Canadian land, it can still create severe weather for coastal areas and for any boats in the water.

Higher waves occur in shallower water. Once a wave is formed, it can travel thousands of kilometres without losing a lot of energy.



The average lightning stroke is six miles long and the temperature of lightning's return stroke can reach 50,000 degrees Fahrenheit. The surface of the sun is only 11,000 degrees Fahrenheit.

Photo courtesy of C. Clark and National Oceanic and Atmospheric Administration.

In a rare meteorological event of the century, three separate weather systems were on a collision course and met to create the "perfect storm" in the fall of 1991. A Great Lakes storm system moving east, a Canadian cold front moving south, and Hurricane Grace moving northeast were all headed for the North Atlantic.

Although there were warnings from Environment Canada and the National Oceanic and Atmospheric Administration, it seemed improbable that such a storm could develop. Further, because the storm developed so rapidly, people on land and fishermen weren't as prepared as they could have been. This led to search and rescue efforts in coastal towns and out in the sea.

With high winds and reduced visibility, SAR providers had a difficult task in the air and on the land. Because the conditions were hazardous, SAR providers could have decided to call off their searches, but they continued to search for survivors.

For more information on hurricanes and tropical storms, visit the Canadian Hurricane Centre's website at www.atl.ec.gc.ca/weather/hurricane ■

HURRICANE FACTS

- The North Atlantic's hurricane season runs from the beginning of June until the end of November, peaking in mid-September. For Canada, however, the key months are August through October.
- For a hurricane to develop, it needs to be at least 500 km away from the equator. The Coriolis effect, the force of the Earth's rotation that deflects moving objects (including air currents) is too weak near the equator. This means the force would be too weak to promote circulation and help "spin-up" the hurricane.
- Hurricanes form over warm water of at least 25.3 °C when the atmosphere is unstable and the winds from sea level up to nine kilometres are moving at the same speed and in the same direction.
- The development of hurricanes in the North Atlantic is highly diminished when an El Niño weather pattern occurs, because it can create strong winds high in the atmosphere that go in different directions at different speeds.

continued from page 3

According to Clair Israelson, Executive Director of the Canadian Avalanche Association, the response to ADAPT has been so positive that it is hard to keep up with the demand from the industry.

"People are saying they wish ADAPT had been available 15 to 20 years ago, because this training fundamentally changes the way we think about both personal and public safety," he said.

The Association feels this program will result in improved operational decisions by avalanche workers, and reduce the number of injuries and lives lost due to avalanches.

Avalanche workers and the recreational public are already aware of the potential for avalanches and most are carrying avalanche beacons, shovels and probes when backcountry skiing. Avalanche beacons emit a radio signal, and if a burial occurs, searchers can quickly locate people trapped under the snow. ■



Clair Israelson, Executive Director of the Canadian Avalanche Association, was an avalanche forecaster from 1972 to 1990. In that time, he formed an effective snow research and avalanche control program.

SNOWSMART

educates young winter enthusiasts

According to statistics from the Canadian Institutes for Health Information, snowmobiling is the leading cause of severe injuries related to winter sports. This accounts for 16 per cent of all severe sport injuries, and at least 26 per cent of those injured had consumed alcohol before being injured.

The statistics also state that downhill skiing accounts for six per cent of injuries, and snowboarding is responsible for five per cent of injuries.

SNOWSMART, a joint project of the Canadian Ski Patrol System, Parks Canada and the Canadian Avalanche Association, is a project of the Smartrisk Foundation that is geared toward active skiers, snowmobilers and snowboarders between the ages of 12 and 24.

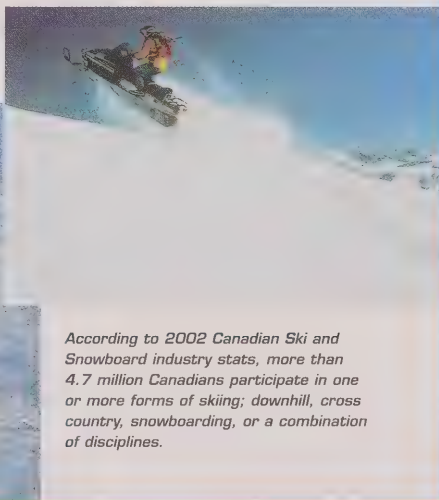
Founded in 1992 by Dr. Robert Conn, Smartrisk is a national, non-profit organization dedicated to injury prevention that has created this educational program based on five principles of prevention – Buckle up; Drive sober; Look first; Get trained; and Wear the gear.

The three-year SNOWSMART program, completed in March 2002, increased youth awareness about the dangers and risks of winter activities.

It began because of the number of deaths reported during the height of the winter recreational season, especially of people under the age of 18.

A recent SNOWSMART study indicated that many youths who are winter enthusiasts are not adequately prepared for the risks, nor have any knowledge about detecting or avoiding avalanches and avoiding injury.

Further, SNOWSMART contradicts glamorized images in the media, which show extraordinary feats, but not the danger that can be faced by an inexperienced skier or snowboarder. The SNOWSMART program focuses on doing difficult manoeuvres safely by practicing risk management. ■



According to 2002 Canadian Ski and Snowboard industry stats, more than 4.7 million Canadians participate in one or more forms of skiing; downhill, cross country, snowboarding, or a combination of disciplines.

Cold Exposure Survival Model (CESM)

CESM, a project funded by the New Search and Rescue Initiatives Fund, is challenging some of the rules of marine search and rescue.

In the past, searchers would have had to estimate how long a person could last in the water after a plane crash or a boat sinking, and then determine how long to continue searching. With CESM, the survival time can be predicted more precisely. This allows searchers to make a better-informed decision on how long to continue the search, as for example, when CESM was used during the sinking of MV Vanessa in October 1997.

CESM is scientifically based on the physics of heat transfer and on the physiological response to cold. It provides a prediction of survival time based on when the body temperature reaches the threshold of lethal hypothermia. It is a 'living' development that continues to improve with new information. The Fund is supporting future upgrading that will lead to predictions of self-help limitations and probabilities of survival when details of the casualties are unknown. ■

Through partnerships among different private and public sector organizations, new search and rescue projects are approved each year to improve SAR across Canada.

Winter safety projects focus on prevention

Safety and ice rescue

Two New SAR Initiatives Fund projects were announced in January 2003.

The first, "Safety and Rescue on Ice," is a joint project with Parks Canada, the Canadian Red Cross, la Sûreté du Québec, la Fédération québécoise des clubs quads, la Fédération des clubs de motoneigistes and the National Search and Rescue Secretariat. The project includes the purchase of specialized equipment, such as isothermal clothing, cables and boats to improve ice rescues, which were demonstrated at a news conference in Chambly, Québec.

The three year program will enable training for approximately 900 safety officers, comprised of firefighters and volunteers who patrol waterfront areas with snowmobiles and all-terrain vehicles, in prevention and ice rescue.

The goal of the project is to spread awareness of the dangers of ice, as well as to minimize the risks associated with ice rescue.

Avalanche Safety

The second project is aimed at sensitizing people to the risks of avalanches in Québec. This project is supported by the Canadian Avalanche Association (CAA), la Sûreté du Québec, Parks Canada, le Centre d'avalanche de la Haute Gaspésie, Environment Canada, la Fédération québécoise de la montagne et de l'escalade, and the New SAR Initiatives Fund.

Since the 1970s, there have been more than 80 avalanche victims in Quebec, with 33 dead and 50 injured. This avalanche awareness program will offer courses on prevention and search and rescue techniques for avalanche-prone areas in the region. ■



The Canadian Avalanche Association Training Schools offer many safety courses for industry professionals, including a new one called Avalanche Control Blasting.

Danger Level and Color	Probability and Trigger	Recommended Action
Low	Natural avalanches very unlikely. Human triggered avalanches unlikely.	Travel is generally safe. Normal caution advised.
Moderate	Natural avalanches unlikely. Human triggered avalanches possible.	Use caution in steeper terrain on certain aspects.
Considerable	Natural avalanches possible. Human triggered avalanches probable.	Be increasingly cautious in steeper terrain.
High	Natural and human triggered avalanches likely.	Travel in avalanche terrain is not recommended.
Extreme	Widespread natural or human triggered avalanches certain.	Travel in avalanche terrain should be avoided and confined to low angle terrain, well away from avalanche path runouts.

Source: Canadian Avalanche Association

Warnings and advisories are updated often. Visit www.avalanche.ca.

New weather stations in high-risk avalanche area

Since 1988, there have been 17 different projects supported by the New Search and Rescue Initiatives Fund aimed at educating people about the dangers of avalanches, designing safety materials, or researching avalanche patterns to better understand when and why they happen.

One such project is the installation of new weather stations in the high-risk avalanche area of Haute Gaspésie, Québec, thanks to the collaboration among Environment Canada, the Centre d'études nordiques of University Laval and the University of Québec in Rimouski.

The Centre d'avalanche de la Haute Gaspésie installed the three weather stations in the Chic-Chocs mountain range of the Gaspé Peninsula during the winter of 2002-2003. The plan is for the stations to become fully operational this summer. There will be two high/mid-elevation remote stations and one valley bottom manual station with computer hardware and software necessary to use, download, forward and manage weather data.

According to Dominic Boucher, coordinator of the Centre d'avalanche de la Haute Gaspésie, the new equipment contributes to the following safety measures and training:

- Providing avalanche professional training in Québec;
- Documenting and specifying local and regional climates at various elevations;
- Monitoring climate variation throughout the winter;
- Identifying weather conditions favourable to avalanche activity;
- Forecasting natural avalanche cycles and possible emergency situations;
- Preparing public avalanche bulletins; and
- Supporting emergency operations

Although avalanches may be unpredictable and catch us by surprise, prevention programs, training and awareness can help mitigate the risks. ■

New tools for Field Trip Safety

The need to ensure that school outings are as safe as possible has been addressed by YouthSafe Outdoors (YSO), a three-year initiative that resulted in the development and distribution of research-based CD-ROM resources. The Alberta-based project, the largest and first of its kind in Canada, is directed at school boards, district administrators, principals, teachers/leaders, parents, and students. YSO has the potential to reduce recreational incidents throughout a lifetime of outdoor activities. It promotes a change in attitude and behaviour that can be spread among friends and family over many years.

The YSO resource is dedicated to the 11 students and one parent chaperone who have died on Alberta school field trips since the project was conceived in

1998. One of the parents, Ann Gray-Elton, who is also a teacher, served on the YSO Steering Committee.

John Rotheisler, President of Search and Rescue Alberta says, "YouthSafe Outdoors *Safety First! Guidelines* offers the first guidelines for schools in Alberta that are consistent with industry standard in outdoor pursuits activities. Adherence by schools should lead to good trips with minimal potential for incidents requiring callouts of our members or other rescuers such as Parks Canada wardens or RCMP."

The project was managed by Glenda Hanna, Ph.D. (Quest Research and Consulting, Inc.) and sponsored by the New Search and Rescue Initiatives Fund and Emergency Management Alberta, its educational partners (the College of Alberta School Superintendents, the



Glenda Hanna

Global, Environmental and Outdoor Education Council of the Alberta Teachers Association and the Alberta Home and School Councils' Association); and its community partners (Search and Rescue Alberta and the Mountain Equipment Co-op). Information on YouthSafe Outdoors is available from www.YouthSafeOutdoors.ca ■

New Search and Rescue Initiatives Fund projects approved for 2003-04

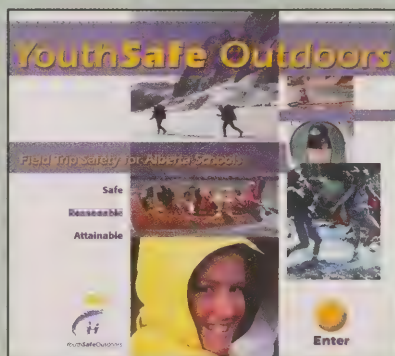
The 2003-2004 New Search and Rescue Initiatives Fund projects range from programs in secondary schools on the risks of winter sports; expert training for police and volunteers to manage search incidents; and improved infra-red technology to help locate people in conditions such as blinding snow storms and dense woods.

The Honourable John McCallum, Lead Minister for Search and Rescue, approved the projects in March.

The Fund, with an annual budget of \$8.1 million, supports search and rescue projects that enhance air, marine and ground search and rescue activities in Canada. Since 1988, it has funded over 700 projects at a cost of \$120 million.

Projects are reviewed and ranked by a merit board composed of representatives from the National Search and Rescue Secretariat and six federal departments involved in search and rescue: Department of National Defence (Canadian Forces), Department of Fisheries and Oceans (Canadian Coast Guard), Environment Canada (Meteorological Service of Canada), Parks Canada, Solicitor General (Royal Canadian Mounted Police) and Transport Canada, as well as a representative from provincial and territorial search and rescue authorities.

For a complete list of projects, go to the Secretariat's website at www.nss.gc.ca or call 1-800-727-9414. ■



New proposals must be submitted by July 1, 2003 for funding starting in April 2004.

Interview with *The Honourable John McCallum,* *Lead Minister Responsible for Search and Rescue*

In December 2002, Minister McCallum visited the National Search and Rescue Secretariat and spoke about search and rescue in Canada.

by Elizabeth Katz

Minister McCallum's first-hand experience with search and rescue came shortly after his appointment as Minister of National Defence in May 2002. It wasn't long before he gained an appreciation for the skills and courage that characterize search and rescue.

"My first exposure to search and rescue professionals were the SARTECHs who have to take huge risks and be able to endure great physical stresses under the worst of conditions. It can be a grueling job."

Last summer, Minister McCallum met with the 103 Search and Rescue Squadron in Gander, Newfoundland and the nearby community to discuss the recent crash of the Griffon helicopter in Labrador. Following the accident, the Minister acted on a suggestion from the flight engineer who had survived the crash to paint the squadron's helicopters bright yellow.

This initial exposure gave the Minister a first-hand look at the complexity and depth of knowledge needed for search and rescue.

"I know we sometimes work in stovepipes in Ottawa", he said. "But in search and rescue, people work together for the common good in a spirit of teamwork, and I suspect that's one of the reasons why there are fewer barriers. We have a coordinated system that works together – six federal departments and agencies, provincial and territorial authorities, police, volunteers and many others – to get the job done. We need to build on the high level of collaboration to continue the success we've had in saving lives."

Importance of communication

"We need to communicate effectively with the public. Public support and

participation are important." The extensive media coverage of the new Cormorant helicopters, for example, is a result of an aggressive campaign to inform the public about search and rescue resources and expertise.

Communication is our best weapon to prevent search and rescue in the first place. "We are working hard to define more clearly the various roles and responsibilities within the national search and rescue program, and to improve reporting on search and rescue issues to the Canadian public."

"We need to work with our partners to get appropriate messages out to the public." The Minister emphasized the importance of prevention programs (such as National Safe Boating Week, Atlantic Canada's Severe Winter Weather Awareness program and the RCMP 'Hug-a-Tree' program for children) as critical elements of the collective effort to keep Canadians safe.

Backbone of the national system

The Minister addressed a number of challenges for search and rescue, notably the need to recruit new people. "This is a huge challenge for our organizations, especially the volunteers. Finding people who are physically active, versatile and willing to devote considerable time to training is difficult. Volunteers – thousands of individuals in ground teams, the Canadian Coast Guard Auxiliary and the Civil Air Search and Rescue Association across the country – make the system work as well as it does."

Volunteers are responsible for major initiatives that now include public safety messages for outdoor enthusiasts, courtesy marine vessel inspections, promotion of aviation safety and more. "These are wonderful programs," he said. "And we need to support them and learn from



Minister of National Defence, The Honourable John McCallum.

them." At the same time, volunteers are challenged by the need to raise funds for equipment, training and administration. "These efforts can take their toll on individuals and families."

Innovation in search and rescue

Minister McCallum noted that the New Search and Rescue Initiatives Fund is an important part of the federal government's overall innovation strategy. "We're promoting a more innovative country and a more innovative economy and search and rescue is no exception." Since 1988 the Fund has supported over 700 projects in all areas of search and rescue – SAR data and information collection, prevention, research and development, response and volunteers.

Canada has been in the forefront of innovation since the early development of the COSPAS-SARSAT search and rescue satellite system in 1988. Canada was a founding member of this system that links distress signals to the Canadian Forces' Mission Control Centre in Trenton, Ontario from where rescue missions are deployed. "The COSPAS-SARSAT system continues to play a central role in Canada's seamless global safety net and Canadians can be proud of this contribution."

There's no question, the Minister concluded, that Canada deserves its excellent reputation in search and rescue. ■



Const. Bob Parry and Auxiliary Const. Lisa Burns. The Auxiliary OPP uniform differs from the one worn by regular OPP members by the light blue shirt Auxiliary members wear, and all outerwear has the Auxiliary insignia. Photo courtesy of Insp. Wagner.



Const. Bob Parry and Auxiliary Const. Robert Thomas. Photo courtesy of Insp. Wagner.

Getting to know the **OPP** Auxiliary

With an area of 892,000 sq. kilometres, diverse communities and vast terrain, Ontario has many policing needs, from crowd control to search and rescue. The Ontario Provincial Police (OPP) and its Auxiliary are trained and equipped to function in many capacities.

"The OPP Auxiliary program is an outstanding example of a well-organized, well-managed and effective volunteer community policing service that brings together people from many walks of life," says OPP Commissioner Gwen Boniface.

"It's remarkable that people volunteer in our OPP Auxiliary for 20, 25, 30 and even 40 years."

The OPP Auxiliary, formed in 1960, became self-directed in 1991 as a result of recommendations from a 1988 audit. Auxiliary Chief Superintendent Terry Harkins was then appointed Executive Director and Provincial Commander of the OPP Auxiliary.

One of the activities of the OPP Auxiliary's 850 members is to provide a support role for search and rescue incidents managed by regular OPP officers who are trained in search and rescue. They also assist regular officers on patrol, accompany regular members on marine and snow vehicle patrol, provide victim assistance, assist RIDE program initiatives, and provide traffic control and ground security at major events.

Being an OPP Auxiliary member takes dedication and a commitment of time, with a minimum of 10 hours per month on patrol, six hours per month of in-service training, and a 60-hour orientation program. Members are trained in law, personal safety, protocol, manual traffic control, emergency equipment, arrest procedures and firearms.

And since 1997, Auxiliary recruits have been required to pass the General Aptitude Test Battery (GATB) and psychological testing.

"The Auxiliary includes the military, lawyers, pilots, farmers, paramedics, bus drivers, nurses, electricians, carpenters, mechanics, homemakers and private business owners," says Inspector Wagner.

Further, he says the requirements for enrolment include being a Canadian citizen or permanent resident of Canada at least 18 years of age and having an Ontario secondary school diploma or equivalent, standard First Aid training, a valid driver's licence with a good driving record, and being physically able to perform the duties.

"It is truly an honour and a privilege to command such a dedicated group of individuals who by devotion to service

make Ontario a better and safer place to live. Being an auxiliary member is a total family commitment to volunteerism in the OPP," says Auxiliary Chief Superintendent Harkins. ■

"The Auxiliary includes the military, lawyers, pilots, farmers, paramedics, bus drivers, nurses, electricians, carpenters, mechanics, homemakers and private business owners."

Beacon Breakthrough

Change to 406 MHz frequency not an easy transition

AS OF FEBRUARY 1, 2009, EMERGENCY BEACONS WILL NO LONGER BE MONITORED ON THE 121.5 MHz FREQUENCY.

The Council of COSPAS-SARSAT, the international organization that coordinates the satellite detection of distress signals, announced in October 2000 that it would phase out the use of the lower frequency. After February 1, 2009, only signals transmitted by emergency locator transmitters (ELTs), emergency position indicating radio beacons (EPIRBs) and personal locator beacons (PLBs) operating at the 406 MHz frequency will be tracked by satellite.

The decision was made based on recommendations from the International Maritime Organization and the International Civil Aviation Organization. These two United Nations agencies are responsible for regulating the safety of ships at sea and aircraft in international transits and for international standards and plans for maritime and aeronautical search and rescue.

Transport Canada and EMS Technologies, with financial support from the New Search and Rescue Initiatives Fund, have invested \$690,700 in a three-phase project to develop a low-cost 406 MHz ELT. The ELT is currently being tested to COSPAS-SARSAT specifications in an approved laboratory, and the goal is to make it available at about the same price as the current 121.5 MHz beacons.

While there is an increase in price, there is also an increase in accuracy. The 406 MHz beacons provide more accurate and reliable alert data to SAR agencies.

The 121.5 MHz beacon has an accuracy of approximately 10 nm, whereas the new beacon has an accuracy of 2 to 4 nm because of its very high signal stability.

This means that searchers will be able to pinpoint a distress signal with better accuracy because the beacon's signal is stronger and more stable, compared to the 121.5 MHz signal.

Not only are the 406 MHz beacons more accurate, but they have a feature that allows the receiving agency to look up the beacon registration and find out who owns it. Each beacon's signal includes a digital identification number so technicians will be able to know who is in distress, and other relevant data, such as, position data, the type of user – whether it be a maritime, radio, serial, aviation or national user – radio call sign and emergency code. This allows technicians to take available details and search a database for more information before launching a search, if necessary.

According to Captain Brian Hoogkamp of the Canadian Mission Control Centre, since 1982, approximately 88 per cent of 121.5 MHz emergency beacon alerts have been false. Use of the new 406 MHz beacons will also help reduce the number of false alerts received by rescue coordination centres, as well as the number of



After the COSPAS-SARSAT system was developed, the first 15 months were to determine the system's effectiveness. Only nine days after testing began, on September 9, 1982, the system picked up the signal of a downed aircraft.

unnecessary search and rescue actions. With the new technology, the number of times the beacon would go off for non-emergency reasons should be diminished.

Though data is not yet compiled for 2002, Capt. Hoogkamp says 406 MHz statistics indicate "a possible better knowledge of 406 handling procedures and fewer interferers being broadcast on the frequency over a period of time."

According to the COSPAS-SARSAT Council, there are currently more than 220,000 of the new 406 MHz beacons operating world-wide.

Since 1982, more than 11,000 people have been rescued world-wide through the COSPAS-SARSAT System. ■

Cell phones: the risks and benefits for SAR

The latest advertisements for cell phones promote photography and e-mail.

What they leave out is the potential for your cell phone to help save your life. Cell phones are great to call a tow truck for breakdowns or even to call and say you're late for a meeting. But what if you're lost or trapped in the wilderness?

A Manitoba woman was recently stranded in the country after being lost on the way to visit friends. Michelle Koshelanyk survived 16 hours in rural Manitoba thanks to her full tank of gas, cell phone and its charger.

More than 50 volunteers and police officers began searching for Koshelanyk after she used her cell phone to call for help before its battery died. But she was unable to give an accurate idea of her location, and so the search began.

Koshelanyk kept warm by running her engine, and after charging her cell phone, made another call to the RCMP.

Unsure of where she was and surrounded by no visible landmarks or roads in sight, Koshelanyk tried to describe the turns she had taken to arrive at her location. Because she was so disoriented, her directions led to a search that covered several hundred square kilometres.

After searching for hours, the RCMP contacted the Rogers-AT&T head office to begin tracing the calls Koshelanyk placed to police. Once her calls were traced, searchers were able to narrow the search radius to 10 km.

After 16 hours of being stranded in the barren wilderness, Koshelanyk was spotted by an RCMP plane. She had been told to flash her car lights to help searchers find her faster. She was also told to build



Cell phone ban

The use of hand-held cell phones while driving was banned in Newfoundland and Labrador in December 2002. The penalty ranges from \$45 to \$180 plus the loss of four demerit points.

On the other hand, nurses in rural and remote areas of Manitoba will be given cell phones to replace pagers, as a result of recommendations from a nursing task force in 2000.

a small fire beside her car so she would be spotted more readily from the air.

Koshelanyk is grateful to all the citizens and police officers who searched for her, and says she was lucky to have had her cell phone.

"My family and I want to express our heartfelt gratitude to all of those people who helped rescue me. They saved my life."

The pitfalls

On the other hand, having a cell phone does not guarantee you will be rescued. Batteries run out, reception isn't good, and in low-lying areas or rugged terrain, the phone cannot pick up a signal.

A cell phone is not a replacement for a Personal Locator Beacon (PLB). Using a cell phone to call for help is more complicated than setting off a PLB to send a distress signal. A person who is injured may not be able to use a cell phone, wasting precious minutes when a search team could already be alerted to a person in distress.

A beacon can direct searchers to where their help is needed, when a cell phone user can't describe the location. If a person is disoriented and not sure of where he or she is, searchers can be misdirected. Tracking a cell phone call to identify the location can take some time. With a beacon, the signal emitted helps pinpoint a more exact location quickly.

The National Search and Rescue Secretariat will be looking at the policy and operational issues associated with the use of cell phones for search and rescue. For example, the routing of emergency calls directly to SAR responders instead of fire, police or ambulance; an incapability for some SAR responders to talk directly to cell phone users; procedures for accessing the geographical location of a cell phone signal; and, the current approach to education and public information regarding the limitations of cell phones as emergency communications devices. ■

ARGO conquest vehicle – PEI

Emergency agencies in Prince County, Prince Edward Island are now ready for off-road rescues with their new 8X8 ARGO conquest tracked vehicle.

Stationed at the police department in Borden-Carleton, the vehicle was funded by Federal and provincial partners, as well as Master Packaging Ltd.

The ARGO is equipped with a rescue sled and a complete vehicle radio system, which allows the crew to talk to other emergency agencies across the province.

Ground search and rescue teams, fire departments and members of the Canadian Ski Patrol have been trained to operate the vehicle. ■



Halifax region launches mobile command vehicle

This past January, the Halifax Regional Search and Rescue team launched a mobile command centre to manage ground search and rescue incidents.

Costing \$350,000, this command centre is a fully self-contained incident command centre, with 225 square feet of space for planning in all weather, with integrated multi-level communications capability.

Response times will be improved because equipment is already stored in the vehicle and searchers will have quicker access to a variety of rescue and site management tools and supplies. As well, set-up time on location will be reduced because of improvements to radio tower set-up and improvements in basic readiness of the new command centre. All in all, the teams will be able to get into the woods faster.

Tony Rodgers, spokesperson for the volunteer search and rescue team, as well as past Director for the group based in Lakeview, N.S., says "all of the accolades for the development and planning for this mobile command vehicle go to our team members." ■

The Office of the Fire Marshall in Hay River, Northwest Territories awarded

"I Survived!" certificates to students who completed the Youth SAR Camp last June. The camp, which included lessons in water safety, hypothermia and shelters, was part of an on-going SAR prevention program, the Risk Watch Program, funded by the Government of the Northwest Territories.



Doppler weather advances

The Georgian Bay and Parry Sound regions of Ontario now have more accurate weather data. On November 13, 2002, Environment Canada announced the opening of the Georgian Bay Doppler weather radar and the new automatic weather station located in Parry Sound.

The Honourable Andy Mitchell, MP for Parry Sound-Muskoka said "this advanced weather radar will provide meteorologists with valuable data to predict severe weather more quickly and precisely."

This is the fifth Doppler radar located in Ontario, part of a country-wide network of radars being installed by Environment Canada.

(See story on page 1) ■

13

SARSCENE

Want More Information?

- A full report of the simulated Cape Dorset Arctic disaster is now available. Please contact S/Sgt Bryan Finney at bfinney@nss.gc.ca for more information.
- Audio tapes from SARSCENE 2002 conference, held in Halifax are available. If you would like a tape of any presentations, please contact Bob Black at contape@cyberus.ca, or see the list of presentations at www.nss.gc.ca/site/SARScene/workshop/2002/Presentations_e.htm. There is a \$10 charge per tape.
- VHS tapes and DVDs of SARSCENE 2002 are available for \$22.45 per VHS tape and \$37.29 per DVD. Prices include Xpress Post shipping and handling, but do not include applicable taxes. VHS copies of previous years are also available for \$22.45. Contact Sandy Durocher at sandydur@sympatico.ca or by phone at (613) 836-1912.

Recruiting begins for new Ontario volunteer program

Six municipalities across Ontario will be pilot sites for the Ontario Ministry of Public Safety and Security's new Community Emergency Response Volunteers (CERV) Ontario program.

The six municipalities are: Brampton, Carleton Place, Hamilton, Oliver, Paipooonge, Prescott and Timmins.

CERV Ontario is trying to gather a broader base of experience, knowledge and skills by recruiting retired emergency responders, such as former police officers, firefighters and paramedics for leadership roles and liaison roles with current emergency responders.

The volunteers will be trained in a variety of general emergency and disaster management skills, including: basic medical and lifesaving skills; the psychology of disaster; decision-making and teamwork; self-help emergency functions; and light search and rescue operations.

Modelled after the successful Community Emergency Response Teams program in the United States, CERV Ontario hopes to continually improve emergency management practices in the province.

The program will be available by spring 2003. Anyone interested in joining an existing team or starting a team, should contact his or her local municipality. ■

5th Annual Canadian Safe Boating Awards

The Newfoundland and Labrador Search and Rescue Association (NLSARA) was awarded "Top volunteer dedicated to safe boating" for 2002.

Nominated by the Canadian Coast Guard (CCG) for outstanding achievement in promoting safe boating across Newfoundland and Labrador, NLSARA has participated in over 200 events since March 2002. NLSARA consists of 27 teams with more than 900 volunteers across the province who have completed over 10,000 hours in searches.

Brian Avery, Newfoundland Superintendent for the Office of Boating Safety, CCG, says "the volunteers have been very active in promoting safe boating in many communities across Newfoundland and Labrador." ■

Dementia Walk-A-Way kit now available in French

The Dementia Walk-A-Way information kit, a New SAR Initiatives Fund project developed in Nova Scotia, has now been translated into French and adapted for use in Québec and other jurisdictions where French is spoken.

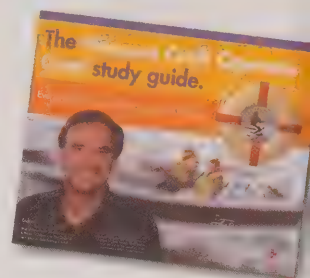
To obtain a copy, contact Charlie Strickland at searchr@pchg.net. ■

Canadian Tire boosts boating safety

By 2009, all operators of pleasure craft fitted with a motor will be required by law to carry proof of competency under the Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations. The program received a boost this spring when

Canadian Tire and Ted Rankine, host and producer of Powerboat Television, began marketing a study cou-

accredited by the Canadian Coast Guard. The book and CD-ROM are being sold in Canadian Tire stores across the country where about 800 proctors from the Canadian Red Cross provide in-store testing for boat owners. Mr. Rankine, former President of the Canadian Safe Boating Council, began his career in boating safety with support from the New Search and Rescue Initiatives Fund in 1989, broadcasting boating safety information in his recreational boating show, Powerboat Television, seen weekly across Canada and in the United States. The show carries boating safety messages in each episode. ■



Inshore Rescue Boat 30th Anniversary Reunion – Pacific Region

Present and former students, crewpersons, coordinators and support staff of the Inshore Rescue Boat (IRB)/Responsible Recreational Boating (RRB) program are celebrating the 30th anniversary of the program at a reunion in Victoria on May 10, 2003.

The IRB Program was implemented to augment Coast Guard personnel and resources during the summer when there is an increase in search and rescue activity. It provides students with summer employment and an opportunity for a marine career.

For information on the reunion or if you know anyone who has been involved with the IRB/RRB Program, contact Carol Fitzsimmons at fitzsimmons@pac.dfo-mpo.gc.ca or telephone (250) 363-5360. ■



Photo courtesy of Inshore Rescue Boat Program

Upcoming Events

Alberta's SAR Day

Alberta's third annual SAR Day, May 4th, 2003, is an opportunity to promote timely prevention messages and to raise awareness of the services delivered to the public on the behalf of the many paid and volunteer SAR providers in the province. www.saralberta.org.

Emergency Preparedness Week

Emergency Preparedness Week, May 4 to 10, 2003, is an annual event designed to build awareness of public risks and how to plan and prepare for any type of emergency. During the week, a variety of events and activities are organized in the communities of every province and territory of Canada. www.emergencypreparednessweek.ca/

National Police Week

Held during the second full week of May, this year's National Police week is May 11-17, 2003. It celebrates the work of police officers across Canada. www.rcmp-grc.gc.ca/html/police-weekint.htm

2003 Washington State SAR Conference

This annual event offers many training opportunities for all individuals in Search and Rescue in order for them to grow in their areas of expertise at little cost.

The conference will be May 16-18, 2003, at Camp Seven Mile in Spokane, Washington. www.spokanesar.org/sarconference.html

National Safe Boating Week

National Safe Boating Week, a joint Canada-U.S. event, will be held from May 17-23, 2003. Working together are the Canadian Safe Boating Council, the National Safe Boating Council, the Canadian Coast Guard, the United States Coast Guard Office of Boating Safety, and the National Association of Boating Law Administrators. www.safeboatingcampaign.com/

SAR 2003

The 31st National Association for Search and Rescue conference, SAR 2003, will be held May 28-31, 2003 at John Ascuaga's Nugget Hotel, Reno, Nevada. www.nasar.org

Canadian Forces Day

On June 1, 2003, Canadian Forces members will be honoured for their contributions to Canada and abroad. www.forces.ca

Parks Day

Established in 1989, Parks Day focuses attention on the issue of natural heritage conservation in Canada and on the importance of national, provincial and territorial parks. This year, Parks Day is July 19, 2003. www.parksday.ca

CSBC Symposium

The Canadian Safe Boating Council's (CSBC) annual symposium will take place Sept. 25-28, 2003, in Montréal, QC. www.resolutionhost.com/CSBC/Home.htm

ISAR 2003

The International Search and Rescue Competition is an annual event between Coast Guard Auxiliary teams from Canada and the United States to test the volunteers' ability to plan, communicate and execute a search and rescue mission. The next competition will take place in St. John's, Newfoundland, September 26-27, 2003. www.ccg-gcac.com/isar2003/index_e.asp

SARSCENE 2003

SARSCENE 2003 will take place from October 15-18, in Kingston, Ontario. The conference is organized by the National Search and Rescue Secretariat, and this year's local host is the Ontario Provincial Police. Don't miss the games, workshops, trade show and SAR demonstrations. For more information, visit www.nss.gc.ca or call 1-800-727-9414.

Severe Winter Weather Awareness Week

The third annual Environment Canada Severe Winter Weather Awareness Week kicks off in early December 2003. The purpose is to raise awareness of the importance of being prepared for winter weather, not only by dressing properly, but also by having emergency kits in cars and homes.

Visit Environment Canada's website for more information at www.ec.gc.ca

To have your event listed in SARSCENE magazine or on the National Search and Rescue Secretariat web site, please call 1-800-727-9414 or e-mail tbouchard@nss.gc.ca

Safety precautions minimize cave rescue incidents

Caves take thousands of years to develop, but it takes only minutes to become disabled or lost in one. They are one of the most beautiful natural formations in the world, but they also contain significant hazards and can become a dank, dark confusing mass of passages and dead ends.

Being unprepared for a caving adventure can lead to problems, and even the most experienced cavers have difficulties. Hypothermia is a major problem ill-equipped cavers experience, as the temperature in many caves hovers around 1C.

Proper clothing, equipment and supplies can prevent misfortune. A caver's equipment should include a suitable helmet with chinstrap, 3 reliable light sources, adequate clothing and boots, a first aid kit, whistle, penknife, batteries, self-rescue equipment and extra clothing.

For safety, caving groups should be no fewer than three people, and for the conservation of the cave and for good communications, no larger than eight, says Phil Whitfield, Provincial Coordinator of B.C. Cave Rescue. The best way to experience caving is with one of the country's established caving organizations, most of which are accessible through the website www.cancaver.ca

The British Columbia Response

British Columbia has established a rescue coordination group, called the British Columbia Cave Rescue (BCCR) organization. It is recognized by the Provincial Emergency Program (PEP) as the lead agency for cave rescue in B.C.

Formed in 1984, B.C. Cave Rescue is a volunteer operation supported by various memorial funds, training seminar and registration fees, as well as private donations. But B.C. Cave Rescue volunteers don't work alone. The group operates under a 1992 memorandum of understanding with PEP, the RCMP and the B.C. Ambulance Service.

"The most common accidents in caves are not usually caused by cave-ins themselves, but by a caver falling, being hit by a falling object (usually single rocks) or problems with equipment," says Mr. Whitfield.

Cave-ins, or large volumes of rockfall, do occur, but very rarely. When they do happen, they seldom cut off retreat from a cave completely.

Mr. Whitfield says rescues are usually the result of "twisting, dislocating or impacting body parts in the irregular passageways, or from rocks dislodged by another party member."

BCCR is capable of responding to caving emergencies anywhere in Western Canada and the Northwestern United States and trains cavers and SAR members for two types of rescue situations.

The first situation is self-rescue, where the caving party rescues an injured member of their own group.

"This capacity is important because it may take considerable time to summon help and for suitably prepared outside help to arrive at the accident scene," says Mr. Whitfield.

The second situation is a formal SAR response, or the "cavalry" riding to the rescue, as BCCR likes to call it.

The SAR response is initiated when the accident has been serious enough that only outside assistance will be sufficient in getting the injured person out.

Mr. Whitfield recalls the 1992 accident in Arctomys Cave, in B.C. that involved an extensive use of resources.

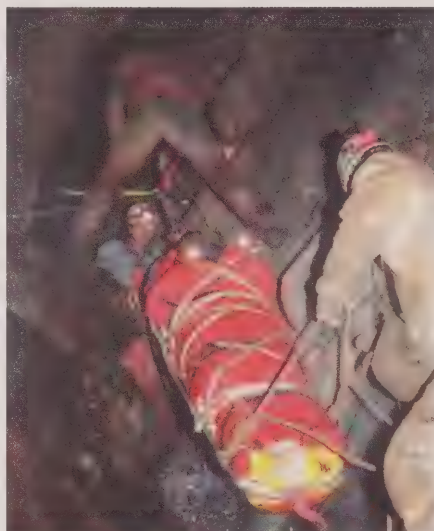
At 522 m deep, the Arctomys Cave is Canada's deepest cave and the 1992 rescue required 110 individuals, from cave rescuers to surface rescuers. There were approximately 30 cave rescue personnel on-site, as well as surface SAR support, the participation of the RCMP, Parks Canada, B.C. Parks and others.

Although the majority of their training focuses on extrication, BCCR also trains for searches even though they have had a limited number of cases involving cave searches.

The members of BCCR are well trained and have week long training seminars in cave rescue organization and techniques every July in even-ending years, like 2000, 2002, 2004 and so on. As well, they have annual regional small party self-rescue weekend workshops. ■



Phil Whitfield, Provincial Coordinator of BCCR



BCCR is capable of responding to cave emergencies anywhere in Western Canada and the Northwestern United States. The primary cave rescue equipment cache is located at Campbell River (North of Comox), with secondary caches at Kamloops and Prince George.

Précautions pour réduire au minimum les cas de sauvetage en caverne

Les cavernes prennent des milliers d'années à se former, mais il faut quelques minutes à peine pour s'y perdre ou s'y blesser. Comptant parmi les plus magnifiques formations géologiques au monde, elles sont aussi un lieu de dangers graves qui peut se transformer en labyrinthe froid, humide et obscur aux passages et aux

culs-de-sac inombrables.

Partir sans préparation en excursion spéléologique peut mener à des problèmes et même les spéléologues chevronnés ont des difficultés. L'une des menaces principales est l'hypothermie car souvent, dans ce milieu, la température oscille autour de 1 °C.

D'abord, pour éviter les mésaventures, il faut s'équiper des vêtements, du matériel et des fournitures nécessaires. Le spéléologue doit porter un casque protecteur à jugulaire et les vêtements et boîtes qui conviennent, et se munir de trois sources lumineuses faibles, d'une trousse de secours, d'un sifflet, d'un canif, de batteries, de matériel d'autosauvetage et de vêtements de rechange.

Par souci de sûreté, les excursions de spéléologie devraient toujours se faire en

groupe d'au moins trois personnes, mais jamais de plus de huit pour pouvoir communiquer facilement et nuire le moins possible à la

préservation des lieux, selon Phil Whitfield, coordonnateur de l'organisme provincial

British Columbia Cave Rescue (BCCR). La façon la meilleure et la plus sûre de faire

de la spéléologie est au sein d'une des associations canadiennes bien établies. La plupart

sont accessibles par le biais du site Web

www.cancaver.ca.

Secours aux spéléologues en Colombie-Britannique

La Colombie-Britannique s'est dotée de BCCR, un groupe de coordination des opérations de sauvetage en caverne, qui est reconnu par le Programme provincial de mesures d'urgence (PEP) comme l'autorité en la matière.

Formé en 1984, BCCR est composé de bénévoles et financé avec l'aide de divers fonds commémoratifs, de dons privés et des frais

d'inscription à des ateliers de formation. Le groupe ne fonctionne pas dans l'isolement, ayant conclu en 1992 un protocole d'entente avec le PEP, la GRC et le service d'ambulance de la province.

D'après M. Whitfield : « En spéléo, les accidents les plus courants n'ont généralement rien à voir avec des éboulements. Il s'agit plutôt d'amateurs qui tombent, sont trapés par des objets en chute libre (surtout des pierres) ou ont des problèmes avec leur matériel.



BCCR est en mesure de répondre aux urgences en caverne partout dans l'Ouest du Canada et dans les États du nord-ouest des États-Unis. La principale cache de matériel de sauvetage en caverne se trouve à Campbell River (au nord de Comox) et les caches secondaires sont à Kamloops et Prince George

accidentée peut être secourue par les autres membres de son équipe. Le premier, l'autosauvetage, se produit lorsque la personne et les intervenants de R-S à deux types de sauvetage.

Les membres de BCCR sont aptes à répondre aux urgences paroi par un coéquipier.

Les membres de BCCR sont aptes à répondre aux urgences spéléologiques n'importe où dans l'Ouest du Canada et dans les États américains du Nord-Ouest. L'organisme forme les spéléologues

et les intervenants de R-S à deux types de sauvetage. Le premier, l'autosauvetage, se produit lorsque la personne accidentée peut être secourue par les autres membres de son équipe.

Comme le rappelle M. Whitfield : « De telles capacités sont importantes parce que, souvent, il faut un certain temps avant de pouvoir demander et voir arriver l'aide de personnes

bien préparées et compétentes ». Le deuxième genre de sauvetage est l'intervention formelle de R-S ou, comme

disent les membres de BCCR, « la cavalerie à la rescousse ».

L'intervention de R-S est déclenchée en cas d'accident assez grave pour qu'il faille absolument faire appel à l'aide de l'extérieur

M. Whitfield se rappelle un accident survenu en 1992 dans la formation d'Arctomys, en Colombie-Britannique, et qui a exigé une

grande quantité de ressources. À 522 m de profondeur, la formation d'Arctomys est la plus profonde au Canada.

Le sauvetage de 1992 a nécessité l'apport de 110 personnes, tant sous terre qu'en surface : une trentaine de sauveteurs en caverne sur

place, d'autres sauveteurs en surface et l'aide de la GRC, de Parcs Canada, de B.C. Parks, et de plusieurs autres groupes.

BCCR offre de la formation axée surtout sur le dégagement des blessés, mais aussi des cours de recherche, même si les cas de ce genre sont assez rares en spéléologie.

Les membres de BCCR sont bien entraînés et ils suivent chaque année, en juillet des années paires (2000, 2002, etc.), une semaine de formation en organisation et techniques de sauvetage en caverne. En outre, une fois l'an, ils ont un week-end d'atelier régional sur

l'autosauvetage en petits groupes. ■

Phil Whitfield, coordonnateur provincial de BCCR



Activités à venir

Journée de la R-S en Alberta

L'Alberta tiendra sa troisième journée annuelle de la R-S le 4 mai 2003. Ce sera l'occasion de transmettre des messages de prévention et de sensibiliser les gens aux services offerts à la population par les nombreux fournisseurs de R-S, rémunérés ou bénévoles, de toute la province. [Renseignements : www.saralberta.org](http://www.saralberta.org)

Semaine de la protection civile

Du 4 au 10 mai 2003 aura lieu la Semaine de la protection civile, une manifestation annuelle conçue dans le but de sensibiliser les gens aux risques qui peuvent menacer la collectivité et de leur montrer comment planifier et se préparer en vue de toute situation d'urgence. Toute la semaine, des activités variées seront organisées dans chaque province et territoire du Canada. [Renseignements : www.semaine delaprotection-civile.ca/](http://www.semaine delaprotection-civile.ca/)

Semaine nationale de la police

Cette année, la Semaine nationale de la police aura lieu du 11 au 17 mai. Elle a pour but de rendre hommage au travail des agents de police de tout le pays. [Renseignements : www.rcmp-grc.gc.ca/bml/policeweekbml_f.htm](http://www.rcmp-grc.gc.ca/bml/policeweekbml_f.htm)

Conférence de R-S de l'État de

Washington
Cette conférence annuelle offre des possibilités de formation à tous les intervenants en R-S, qui peuvent y perfectionner leurs compétences à peu de frais. Dates et lieu : les 16, 17 et 18 mai 2003, à Camp Seven Mile dans les environs de Spokane, État de Washington. [Renseignements : www.spokanesar.org/sarconference.html](http://www.spokanesar.org/sarconference.html)

Semaine nationale de la

sécurité nautique

La Semaine nationale de la sécurité nautique, qui se tient simultanément au Canada et aux États-Unis, aura lieu du 17 au 23 mai 2003 et sera organisée

conjointement par le Conseil canadien de

la sécurité nautique et la Garde côtière

canadienne et, côté américain, par le

National Safe Boating Council, le United

States Coast Guard Office of Boating Safety

et la National Association of Boating Law

Administrateurs. [Renseignements : www.safeboatincampaign.com/](http://www.safeboatincampaign.com/)

Congrès de la National Association

for Search and Rescue (B.-U.)

Le 31^e congrès annuel de la NASR se

tiendra du 28 au 31 mai 2003 à l'hôtel

John Ascuaga's Nugget, à Reno, dans le

Nevada. [Renseignements : www.masar.org](http://www.masar.org)

Journée des Forces canadiennes

Le 1^{er} juin 2003 sera une journée

d'hommage aux membres des Forces

canadiennes et à leur apport au Canada

et au monde. [Renseignements : www.forces.ca](http://www.forces.ca)

Journée des parcs

Crée en 1989, la journée des parcs

met en valeur le patrimoine naturel du

Canada et souligne l'importance de nos

parcs nationaux, provinciaux et territoriaux.

Cette année, la fête aura lieu le

19 juillet. [Renseignements : www.parksday.ca](http://www.parksday.ca)

Symposium du CCN

Le Conseil canadien de la sécurité nau-

tique (CCSN) tiendra son symposium annuel du 25 au 28 septembre 2003 à Montréal (Québec). [Renseignements : www.resolutionpost.com/CBC/](http://www.resolutionpost.com/CBC/)

Compétition internationale de

R-S (ISAR 2003)

La Compétition internationale de

recherche et sauvetage se déroulera à

St. John's, Terre-Neuve, les 26 et 27 sep-

tembre 2003. Il s'agit d'une activité

annuelle dans le cadre duquel des équipes

des gardes côtières auxiliaires du Canada

et des États-Unis s'affrontent et mettent à

l'épreuve leurs capacités respectives en ce

qui touche la planification et l'exécution

d'une intervention de sauvetage ainsi que

les fonctions connexes de communication.

[Renseignements : www.ccgars.ca.com/isar2003/index_f.asp](http://www.ccgars.ca.com/isar2003/index_f.asp)

SARSCENE 2003

Le Congrès SARSCENE 2003 se tiendra du 15 au 18 octobre à Kingston, en Ontario. Le congrès est organisé par le Secrétaire national de recherche et de sauvetage, et l'hôte de cette année en sera la Police provinciale de l'Ontario. Il ne faut surtout pas manquer les Jeux de SARSCENE, les ateliers, le salon professionnel et les démonstrations de R-S. [Renseignements : au site www.snr.gc.ca](http://www.snr.gc.ca)

[ou par téléphone au 1 800 727-9414](http://www.snr.gc.ca)

Semaine de sensibilisation au

temps violent d'hiver

La troisième Semaine de sensibilisation au temps violent d'hiver, d'environnement Canada, aura lieu au début décembre 2003. Elle a pour objectif de sensibiliser les gens aux dangers associés aux conditions météorologiques de l'hiver, et à l'importance de bien se préparer, non seulement en prévoyant des vêtements chauds, mais aussi en ayant toujours une trousse de secours à portée de main, que ce soit à la maison ou en auto. [Renseignements : www.ec.gc.ca](http://www.ec.gc.ca)

Pour faire publier un article à la

rubrique Activités à venir du magazine SARSCENE ou au site Web du Secrétaire national de recherche et de sauvetage,

prête de téléphoner au 1 800 727-9414

ou d'envoyer un courriel à

ibouchard@snr.gc.ca

■

Canadian Tire se met au service de la sécurité nautique

D'ici 2009, tous les plaisanciers dont le bateau est motorisé seront tenus par la loi de détenir une preuve de leurs capacités de conducteurs, en vertu du Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance. Au printemps 2002, le programme a reçu un bon coup de pouce lorsque la société Canadian Tire et M. Ted Rankine, hôte et producteur de l'émission



de télévision *Le magazine du bateau* ont commencé à annoncer et populariser un cours de formation élaboré par la Garde côtière canadienne.

Le manuel et un CD-ROM du cours sont en vente partout au pays dans les magasins Canadian Tire, où environ 800 examinateurs de la Société canadienne de la Croix-Rouge offrent sur place des tests de compétence en natisme. M. Rankine, ancien président du Conseil canadien de la sécurité nautique, a commencé cette partie de sa carrière en 1989, avec l'appui du Fonds des nouvelles initiatives de R-S, en présentant des renseignements de sécurité nautique dans le cadre de son émission sur la navigation de plaisance. *Le Magazine du bateau* est une émission hebdomadaire diffusée partout au Canada et aux États-Unis. Chaque épisode contient des messages de sécurité nautique. ■

5^e édition des Mentions d'excellence en sécurité nautique au Canada

L'Association de R-S de Terre-Neuve-et-Labrador (NLSARA) s'est mérité le titre de « championne » des organismes bénévoles de sécurité nautique pour 2002. Mise en candidature par la Garde côtière canadienne (GCC) en raison de ses réalisations exceptionnelles en promotion de la sécurité nautique dans la province, la NLSARA a pris part à plus de 200 activités et interventions depuis mars 2002. L'Association se compose de 27 équipes et compte plus de 900 bénévoles qui, collectivement, ont consacré plus de 10 000 heures à la recherche de bateaux et de personnes en péril.

Selon Brian Avery, surintendant du Bureau de la sécurité nautique à Terre-Neuve pour la GCC : « Les bénévoles de la NLSARA se dépensent sans compter pour promouvoir la sécurité nautique dans un grand nombre de collectivités de Terre-Neuve-et-Labrador ». ■

Dementia Walk-A-Way est maintenant offert en français

La trousse d'information *Dementia Walk-A-Way*, fruit d'un projet financé par le Fonds des nouvelles initiatives de R-S et réalisé en Nouvelle-Écosse, existe désormais en version française (*Trousse d'information sur la fugue d'une personne atteinte de démence*). Elle est adaptée en vue de son utilisation au Québec et dans les autres compétences où vivent des Canadiens de langue française. Pour en obtenir un exemplaire, prière de s'adresser à Charlie Strickland, au site Web searchr@pch.gc.ca ■

Recrutement de bénévoles pour un nouveau programme en Ontario

Six municipalités de l'Ontario seront le lieu d'un projet pilote mis en œuvre par le programme Bénévoles pour la sécurité et les opérations de secours en Ontario (CERV Ontario), une nouvelle initiative du ministère de la Sécurité et de la Sécurité publique de la province.

Les six municipalités en question sont Brampton, Carleton Place, Hamilton, Oliver, Paipoonage, Prescott et Timmins. CERV Ontario cherche à enrichir sa base d'expérience, de connaissances et de compétences en recrutant des intervenants d'urgence aujourd'hui retraités, et tout spécialement d'anciens agents de police, pompiers et travailleurs paramédicaux, afin de leur confier des fonctions de direction et de liaison avec les intervenants d'urgence de première ligne actuels. Les bénévoles recevront de la formation qui leur permettra d'acquiescer diverses compétences de base en gestion des situations d'urgence et de catastrophe, notamment dans les domaines suivants : soins médicaux et surveillance psychologique des catastrophes; prise de décisions et travail en équipe; autonomie en situation d'urgence; interventions légères de recherche et de sauvetage.

Prenant modèle sur un programme semblable qui réussit très bien aux États-Unis, CERV Ontario se propose d'améliorer constamment les pratiques de la gestion des urgences dans la province. Le programme sera mis en marche au printemps 2003. Quiconque est intéressé à se joindre à une équipe existante ou à en fonder une nouvelle devrait entrer en rapport à ce sujet avec les autorités municipales locales. ■

30^e anniversaire du Programme des bateaux de sauvetage côtiers - Région du Pacifique

Les étudiants stagiaires, membres d'équipage, coordonnateurs et employés de soutien, anciens et actuels, du Programme des bateaux de sauvetage côtiers et de navigation de plaisance responsable célébreront le 30^e anniversaire du programme lors d'une grande fête à Victoria, le 10 mai 2003. Le Programme des bateaux de sauvetage côtiers est une initiative mise en œuvre afin d'accroître le personnel et les ressources de la Garde côtière canadienne durant l'été lorsque s'intensifient les activités de recherche et de sauvetage. Il offre aux étudiants des emplois d'été ainsi que des possibilités de carrière dans les métiers de la mer. Pour obtenir des renseignements sur les fêtes d'anniversaire ou si vous connaissez quelqu'un qui a déjà participé au Programme, il suffit d'entrer en contact avec Carol Fitzsimmons, soit par courriel à fitzsimmons@pac.dfo-mpo.gc.ca (250) 363-5360. ■



Avec la permission du Programme des bateaux de sauvetage côtiers.

Ile-du-Prince-Édouard - VTT chenille ARGO Conquest

Les organismes d'urgence du comté de Prince, à l'Île-du-Prince-Édouard, sont fin prêts pour les sauvetages hors-route avec un nouveau véhicule chenille 8x8 ARGO Conquest.

Le véhicule est garé au service de police de Borden-Carleton et

l'achat en a été financé conjointement par les partenaires fédéraux et

provinciaux en R-S et par la compagnie Master Packaging Ltd.

L'ARGO est muni d'un traineau de sauvetage et d'un poste radio

mobile complet qui permet à l'équipe de communiquer avec les autres

organismes d'urgence de la province.

Les intervenants en R-S au sol, les pompiers et les membres de la

Patrouille canadienne de ski ont tous reçu la formation nécessaire

pour utiliser le véhicule. ■



La région de Halifax se dote d'une unité mobile

En janvier dernier, l'équipe régionale de recherche et sauvetage de Halifax s'est dotée d'une unité mobile de coordination des interventions de R-S au sol.

Acquis au coût de 350 000 dollars, le véhicule est un centre de commandement tout à fait autonome offrant 225 pieds carrés de

d'espace pour la planification en toute saison et dans toutes les conditions atmosphériques possibles et muni de capacités intégrées de

communication multinationaux.

Les délais de réaction deviendront encore plus courts, puisque le matériel est déjà à l'intérieur du véhicule, et les chercheurs pourront avoir

plus rapidement accès à tout l'éventail des outils et des fournitures nécessaires à la gestion du sauvetage et du site. Le temps de mise en place

sera aussi raccourci en raison des améliorations apportées à l'installation des antennes radio et à l'état de préparation de base de la nouvelle

unité mobile. Bref, les équipes pourront se rendre plus vite sur le terrain.

D'après Tony Rodgers, porte-parole de l'équipe bénévole de R-S et ancien directeur du groupe de R-S de Lakeview, en N.-É., « toutes les

félicitations relatives à la planification et à la mise au point de cette unité mobile doivent aller aux membres de notre équipe ». ■

Progrès en météo grâce au radar Doppler

Les régions de la baie Georgienne et du détroit de Parry, en Ontario, reçoivent

maintenant des données météo plus exactes. En effet, le 13 novembre 2002, Environnement

Canada inaugurerait le radar Doppler de Georgian Bay et une nouvelle station automatique

de météorologie à Parry Sound.

L'honorable Andy Mitchell, député de la circonscription fédérale de Parry Sound-

Muskoka a déclaré que « ce radar météo d'avant-garde permettra aux météorologues

d'accéder à des données précieuses pour prévoir plus rapidement et plus précisément

les phénomènes violents de notre climat ».

Il s'agit du cinquième radar Doppler installé en Ontario et il s'inscrit dans un réseau

national de radars mis en place par Environnement Canada (voir l'article page 1) ■

Des renseignements de plus ?

Il est maintenant possible de se procurer un rapport complet sur l'exercice de simulation de catastrophe dans l'Arctique

réalisé à Cape Dorset. Les intéressés sont priés de s'adresser au Sgt. E-m Bryan Finney, à bfinney@snrs.gc.ca.

Des bandes sonores du congrès SARSCENE 2002, à Halifax, sont à la disposition des intéressés au coût de 10 dollars

chacune. Pour obtenir l'enregistrement de l'un ou l'autre des exposés, s'adresser à Bob Black, à conape@cyberus.ca,

ou consulter la liste affichée à http://www.snrs.gc.ca/site/SARSCENE/2002/Presenations_f.htm.

Des bandes VHS et des disques DVD du congrès SARSCENE 2002 sont disponibles au coût de 22,45 \$ par bande VHS et de

37,29 \$ par DVD. Ces prix comprennent l'envoi par Xpress Poste et la manutention mais n'incluent pas les taxes applicables.

Des bandes VHS des années précédentes sont également à la disposition des intéressés au coût de 22,45 \$

chacune. Prière de joindre Sandy Durocher à sandydur@sympatico.ca ou en composant le (613) 836-1912.

Le Bureau du commissaire des incendies de Hay River, dans les Territoires du Nord-Ouest, a remis T. N.-O., des certificats de « survie » aux étudiants qui ont achevé avec succès le Camp de formation des jeunes à la R-S, en juin 2002. La formation couvre la sécurité sur l'eau, l'hypothermie et les abris, et elle s'inscrit dans un programme continu de prévention des risques, le Risk Watch Program, financé par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

Telephones cellulaires : Risques et avantages pour la R-S

Les toutes dernières publicités de la photographie et le court-jél. Ce qu'elles ne disent pas, c'est que le

cellulaire peut aider à sauver des vies. Le cellulaire est bien pratique pour appeler une remorqueuse à la rescousse en cas de panne d'auto et pour signaler que l'on sera en retard à une réunion, mais imaginez que vous soyez égaré ou coincé en pleine

nature sauvage ? Au Manitoba, récemment, Michelle

Koshelanyk s'est égarée dans la campagne en allant rendre visite à des amis. Elle a survécu 16 heures grâce à un réservoir d'essence bien rempli ainsi qu'à son cellulaire et à son chargeur de batterie.

Plus d'une cinquantaine de bénévoles et de policiers se sont mis à la recherche de Mme Koshelanyk. Celle-ci avait lancé un appel à l'aide sur son cellulaire avant que la

batterie ne soit complètement à plat, mais elle était incapable de donner une idée exacte du lieu où elle se trouvait. Les

recherches ont donc commencé. Mme Koshelanyk s'est réchauffée dans sa voiture en faisant tourner le moteur et, après avoir rechargé la batterie de son téléphone,

elle a de nouveau appelé la GRC. Ne sachant pas où elle se trouvait et ne voyant aucun repère ni chemin dans les

environs, Mme Koshelanyk a essayé de décrire le trajet qu'elle avait suivi pour arriver là. Comme elle était complètement désorientée, ses indications ont mené à une

recherche sur un territoire de quelques centaines de kilomètres carrés. Après avoir cherché pendant des heures, les agents de la GRC ont pensé à appeler l'administration centrale de Rogers-AT&T afin de

faire retracer l'origine des appels de Mme Koshelanyk à la police, ce qui a permis de réduire la recherche à un rayon de 10 km.



Interdiction des téléphones cellulaires

L'utilisation d'un téléphone cellulaire en conduisant un véhicule automobile est interdite à Terre-Neuve-et-Labrador depuis décembre 2002. Les contrevenants

sont passibles d'une amende de 45 dollars à 180 dollars et de 4 points de

Au Manitoba, par contre, le personnel infirmier des régions rurales ou retirées sera muni de téléphones cellulaires pour remplacer les téléviseurs, suite aux recommandations formulées en 2000 par un groupe de travail du milieu infirmier

incapable d'utiliser le cellulaire et on perdra ainsi des minutes précieuses pendant lesquelles une équipe de recherche pourrait avoir déjà été alertée.

La balise peut orienter les chercheurs vers l'endroit exact où leur aide est nécessaire quand la personne utilisant le cellulaire

est incapable de décrire l'endroit où elle se trouve. Si la victime est désorientée ou incertaine de sa position, les chercheurs peuvent être dirigés vers le mauvais endroit. Le suivi

d'un cellulaire pour en retracer l'utilisateur peut prendre un temps considérable. Avec la balise, le signal émis aide à localiser rapidement et plus précisément les victimes.

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage étudiera les questions stratégiques et fonctionnelles liées à l'utilisation du téléphone cellulaire en R-S, p. ex. l'ajoutage direct des appels d'urgence

vers les services de R-S plutôt que vers ceux d'incendie, de police ou d'ambulance; l'incapacité des intervenants de R-S à parler

directement à l'utilisateur de cellulaire; la méthode de retracement géographique d'un signal de cellulaire; les mesures prises

actuellement pour informer et sensibiliser le public au sujet des limites des téléphones cellulaires comme appareils de communication d'urgence. ■

C'est 16 longues heures après s'être perdue que Mme Koshelanyk a enfin été repérée par un avion de la GRC. Elle avait regu instruction d'actionner ses phares et aussi de faire un petit feu près de sa voiture afin d'être plus facile à localiser. Mme Koshelanyk est reconnaissante à tous les citoyens et agents de police qui ont participé à sa recherche et se trouve chanceuse d'avoir eu son cellulaire. « Ma famille et moi-même voulons exprimer notre gratitude la plus sincère à toutes les personnes qui ont aidé à me sortir de cette mésaventure. Elles m'ont sauvé la vie. »

Mises en garde relatives au téléphone cellulaire

Attention, cependant. Le téléphone cellulaire n'est pas une garantie de sauvetage réussi. Les batteries s'épuisent, la réception est mauvaise et, dans les zones basses et en terrain accidenté, le téléphone est incapable de saisir un signal.

Le téléphone cellulaire ne peut se substituer à la radiobalise de localisation personnelle (BLP). Le recours au cellulaire pour un appel à l'aide est plus complexe que le déclenchement d'une BLP pour

lancer un signal de détresse. Si la personne égarée est blessée, elle sera peut-être

Radiobalises de 406 MHz :

la transition n'est pas facile



Les 15 mois qui ont suivi la conception du système COSPAS-SARSAT devaient servir à en déterminer l'efficacité. Neuf jours seulement après le début des essais, le 9 septembre 1982, le système a capé le premier signal d'un aéronef accidenté.

le nombre de fausses alertes reçues par les centres de coordination des opérations de sauvetage et donc le nombre d'interventions superflues de R-S. Cette technologie

occurrences de déclenchement des balises pour des raisons autres que des urgences. Bien que n'ayant pas encore toutes les données pour 2002, le capitaine Hoogkamp affirme que les données statistiques relatives à la balise de 406 MHz laissent entrevoir « l'éventualité, à plus ou moins long terme, d'une meilleure compréhension des méthodes propres à la 406 et une diminution des cas de transmission de parasites sur la fréquence ».

Selon les données du Conseil de COSPAS-SARSAT, plus de 220 000 nouvelles balises de 406 MHz sont déjà en opération dans le monde entier.

Depuis 1982, le système COSPAR-SARSAT a aidé à sauver plus de 11 000 personnes un peu partout sur la planète. ■

offrir cet EIT dans le même ordre de prix que celui des radiobalises de 121,5 MHz.

Il y aura une légère hausse du prix, mais aussi une amélioration de l'exactitude. Les

EIT de 406 MHz fournissent des données d'alerte plus précises et plus fiables aux organismes de R-S. Alors que la radiobalise de 121,5 MHz a une précision d'environ 10 milles marins, celle de la nouvelle balise est de 2 à 4 milles marins à cause de la très grande stabilité de son signal. Ainsi, les chercheurs pourront repérer beaucoup plus exactement les signaux de détresse parce que le signal de cette balise est plus fort et plus stable que celui de l'EIT de 121,5 MHz.

En plus de leur précision supérieure, les balises de 406 MHz sont dotées d'un dispositif qui permet au récepteur d'en vérifier le numéro d'enregistrement et l'identité du propriétaire. Chaque signal reçu s'accompagne d'un identificateur numérique et les techniciens pourront donc déterminer qui est en détresse et obtenir d'autres données pertinentes comme la position exacte de l'émetteur, le genre d'utilisateur (maritime, radio, aéronef, etc.), le code d'urgence. Les techniciens pourront noter tous les détails et, au besoin, trouver d'autres renseignements dans les bases de données avant de lancer une recherche.

Depuis 1982, selon le capitaine Brian Hoogkamp du Centre canadien de contrôle des missions, environ 88 p. 100 des messages transmis par les balises de 121,5 MHz étaient de fausses alertes. Les nouvelles balises de 406 MHz aideront aussi à réduire

À PARTIR DU 1^{ER} FÉVRIER 2009, LES RADIOBALISES D'URGENCE NE SERONT PLUS CONTRÔLÉES SUR LA FRÉQUENCE DE 121,5 MHz.

Le Conseil de COSPAS-SARSAT, l'organisme international de coordination de la détection des signaux de détresse lancés par satellite, a annoncé en octobre 2000 le passage graduel à une fréquence supérieure. Après le 1^{er} février 2009, seuls seront repérés par satellite les signaux transmis par les émetteurs de localisation d'urgence (EIT), radiobalises de localisation des sinistres (RLS) et balises de localisation personnelle (BIP) fonctionnant à la fréquence de 406 MHz.

Ce changement obéit aux recommandations de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les deux organismes de l'ONU qui sont chargés de réglementer la sécurité des navires en mer et des aéronefs volant dans l'espace international et d'établir les normes et la planification internationale des opérations de recherche et de sauvetage en mer et dans les airs.

Transports Canada et la société EMS Technologies, avec l'aide financière du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage, ont investi 690 700 dollars dans la mise en œuvre d'un projet en trois étapes visant à produire un EIT de 406 MHz peu coûteux. Le nouvel EIT est en cours d'essai, dans un laboratoire approuvé, pour en vérifier la conformité aux spécifications de COSPAS-SARSAT. L'objectif est de pouvoir



Le constable Bob Parry et la constable auxiliaire Lisa Burns. On remarquera que l'uniforme de la constable auxiliaire se démarque par la chemise bleu pâle. De plus, chaque pièce de son uniforme porte l'insigne des auxiliaires. Avec la permission de l'inspecteur Wagner.



Le constable Bob Parry et le constable Robert Thomas. Avec la permission de l'inspecteur Wagner.

Le Programme auxiliaire de la Police provinciale de l'Ontario

Avec sa superficie de 892 000 kilomètres carrés et son paysage immense et varié, peuple de collec-

tivités aussi diverses que nombreuses, l'Ontario a de grands besoins de services de police, pour le contrôle des foules et jusqu'à la recherche et au sauvetage. Les membres de la Police provinciale de l'Ontario (OPP) et de son Programme auxiliaire sont formés et équipés de manière à pouvoir remplir de nombreuses fonctions.

Comme le souligne Gwen Boniface, commissaire à l'OPP : « Le Programme auxiliaire de la police provinciale de l'Ontario est un exemple remarquable de service communautaire bien organisé, bien géré et efficace, faisant intervenir des citoyens d'à peu près tous les milieux. Le plus admirable, c'est que certains de nos bénévoles œuvrent au sein du Programme depuis 20, 25, 30 et même 50 ans ».

Créé en 1960, le Programme auxiliaire de l'OPP est devenu autogéré en 1991 dans la foulée de recommandations découlant d'une vérification de 1988. C'est alors qu'on a nommé le surintendant de police en chef auxiliaire Terry Harkins au poste de directeur administratif et chef provincial du Programme auxiliaire de l'OPP.

Une des tâches des 850 membres du Programme auxiliaire de l'OPP est de fournir un rôle de soutien lors des incidents de recherche et de sauvetage gérés par des officiers réguliers de l'OPP formés en R-S. Les autres tâches comprennent l'aide aux agents en patrouille, la participation aux patrouilles de surveillance en bateau et à moto, le secours aux victimes, l'appui aux activités du programme R.I.D.F. de lutte contre l'ivresse au

volant, et le contrôle de la circulation et l'application des mesures de sécurité lors des grands rassemblements publics. Les membres du Programme auxiliaire de l'OPP doivent être dévoués et généreux de leur temps : un minimum de 10 heures de patrouille et 6 heures de formation interne par mois et un cours d'orientation de 60 heures. Les membres sont formés dans les domaines du droit, de la sécurité personnelle, du contrôle manuel de la circulation, du matériel d'urgence, des formalités d'arrestation et des armes à feu. En outre, depuis 1997, les recrues du Programme auxiliaire doivent subir la Batterie générale de tests d'aptitudes (BCTA) ainsi qu'une série de tests psychologiques. « Le Programme auxiliaire regroupe des militaires, des avocats, des pilotes, des agriculteurs, des travailleurs paramédicaux, des conducteurs d'autobus, du personnel de soins infirmiers, des électriciens, des menuisiers, des mécaniciens, des personnes au foyer et des entrepreneurs du secteur privé », affirme l'inspecteur Wagner.

Wagner énumère aussi les conditions d'admission : citoyenneté canadienne ou statut de résident permanent au Canada; 18 ans et plus; diplôme d'école secondaire de l'Ontario ou l'équivalent; formation en secourisme général; permis de conduire valide et bon dossier de conduite automobile; condition physique correspondant aux tâches. « C'est vraiment un honneur et un privilège de commander un groupe de personnes aussi dévouées qui, par attachement au service, font de l'Ontario un lieu de vie meilleur et plus sûr », déclare le surintendant de police en chef auxiliaire Harkins. ■

L'honorable John McCallum,

ministre principal de la recherche et du sauvetage

En décembre 2002, le ministre McCallum s'est rendu au Secrétariat national de recherche et de sauvetage et a parlé de la R-S au Canada.

par Elizabeth Katz

M de près avec la recherche et le sauvetage peu après sa nomination au poste de ministre de la Défense nationale en mai 2002. Il a pu rapidement apprécier à leur juste valeur les compétences et le courage caractéristiques des spécialistes de la R-S.

« Mon premier contact, je l'ai eu avec des techniciens de R-S, des spécialistes qui ont été capables de fonctionner dans des situations de grand stress et dans les pires conditions imaginables. Leur tâche est souvent exécutée. »

L'importance de la communication

« Il nous faut communiquer efficacement

avec les Canadiens. L'appui et la participation du public sont importants. » La couverture médiatique exhaustive des nouveaux hélicoptères Cormoran, par exemple, est le résultat d'une campagne dynamique d'information du public au sujet de nos ressources et de nos compétences en R-S. La communication est d'abord notre meilleur outil de prévention. » Nous nous efforçons de définir plus clairement les rôles et responsabilités au sein du Programme national de R-S et d'améliorer les rapports que nous présentons à la population sur les enjeux propres à ce domaine. »

« Nous devons aussi collaborer avec nos partenaires afin de transmettre au public les messages qui conviennent. » Le Ministre souligne l'importance des programmes de prévention tels que la Semaine nationale de la sécurité nautique, le Programme de sensibilisation aux phénomènes météorologiques hivernaux violents, dans la région de l'Atlantique, et le programme « Pour survivre, reste près d'un arbre » lancé par la GRC pour les enfants. Selon M. McCallum, les activités sont des éléments critiques de notre effort collectif pour garder les Canadiens en sécurité.

La cheville ouvrière du système national

Le Ministre mentionne un certain nombre de défis à relever en R-S, notamment la nécessité de recruter de nouveaux intervenants. « C'est tout un défi, que de trouver des personnes en bonne condition physique, douées de talents divers et prêtes à consacrer un temps considérable à se former en R-S. Ce sont les bénévoles, ces milliers de personnes dans les équipes de R-S au sol, la Garde côtière auxiliaire canadienne, l'Association civile de R-S aéréens, et ainsi de suite, partout au pays, qui font que le système fonctionne et qu'il fonctionne bien. »

L'innovation en R-S

Le ministre McCallum rappelle que le Fonds des nouvelles initiatives de R-S est un élément important de la stratégie globale d'innovation du Canada. « Nous mettons de l'avant un pays et une économie qui doivent plus de place à l'innovation. Il nous faut innover aussi en R-S. » Depuis 1988, le Fonds a financé plus de 700 projets dans tous les aspects de ce domaine : la collecte de données sur la R-S, la prévention, la R-D, les interventions, les bénévoles. Le Canada est à l'avant-garde de l'innovation depuis la création du système de satellite COSPAS-SARSAT pour la R-S, en 1988. Notre pays est l'un des membres fondateurs de ce réseau qui relie les signaux des Forces canadiennes à Trenton (Ontario), d'où partent les équipes d'intervention. « COSPAS-SARSAT a un rôle de premier plan dans la composition d'un filet de sécurité mondial et ininterrompu, et le Canada peut s'enorgueillir d'en faire partie. » Selon M. McCallum, « il ne fait aucun doute que le Canada est digne de son excellente réputation en R-S. » ■

Le ministre de la Défense nationale, l'honorable John McCallum



Nouveaux moyens d'améliorer la sécurité lors des excursions scolaires

Une initiative de trois ans mise en

œuvre en Alberta, *Youthsafe Outdoors* (YSO), a mené à l'élabo-

ration et à la diffusion d'un CD-ROM basé sur les recherches en matière de sécurité pendant les excursions scolaires. Le projet, une première au Canada et le plus important en son genre, vise les conseils scolaires, les administrateurs de district, les directeurs d'école, les enseignants et moniteurs, les parents et les écoliers. YSO offre les moyens de diminuer le nombre d'incidents et d'accidents pouvant se produire pendant les loisirs de plein air de toute une vie, et de transformer des attitudes et des comportements adoptés souvent depuis longtemps au sein des familles et des groupes d'amis. Le CD-ROM d'YSO est dédié aux 11 élèves et au parent accompagnateur qui sont morts pendant des excursions scolaires en Alberta depuis 1988, année du lancement du projet. Le comité directeur d'YSO compte parmi ses membres une enseignante qui était la mère d'un de ces enfants.

Mme Ann Gray-Elton.

Selon les propos de John Rotheiser,

président de R-S-Alberta (Search and Rescue Alberta) : « Le CD-ROM d'YSO, intitulé

Safety: First! Guidelines, présente les

toutes premières directives élaborées à l'attention des écoles de l'Alberta et conformes

aux normes de l'industrie du plein air. Leur adoption par les écoles permettrait des

excursions agréables et enrichissantes avec le minimum de risques d'incidents nécessitant un appel à nos membres ou à d'autres

sauveteurs comme les gardiens à l'emploi de Parcs Canada ou les agents de la GRC ».

Le projet était dirigé par Mme Glenda

Hanna, Ph.D., de la société Quest Research and Consulting, Inc., et parrainé par le

Fonds des nouvelles initiatives de R-S et par la gestion des mesures d'urgence Alberta ainsi que ses partenaires du milieu scolaire (le

College of Alberta School Superintendents, le Global, Environnemental and Outdoor

Approbation des projets du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage pour l'exercice 2003-2004

L'honorable John McCallum, ministre de la Défense nationale et ministre principal de la recherche et du sauvetage, a approuvé les projets en mars. Le FNI, qui est doté d'un budget annuel de 8,1 millions de dollars, finance des projets canadiens de R-S par

air, sur l'eau et au sol. Depuis 1988, il a consacré 120 millions de dollars à plus de 700 projets. Les projets de l'exercice 2003-2004 couvrent toute une gamme d'aspects de la R-S, par exemple, des programmes offerts aux écoles secondaires sur les risques liés aux sports d'hiver; des programmes de formation de haut niveau destinés aux policiers et aux bénévoles afin de leur apprendre à gérer les opérations de recherche; des améliorations apportées aux techniques infra-rouges en vue de la localisation de personnes dans des conditions telles qu'une tempête

de neige aveuglante, ou encore,

de victimes égarées dans des zones de forêt dense. Les projets ont d'abord été étudiés et classés en ordre de mérite par un comité composé de représentants du Secrétariat national de recherche et de sauvetage, de fonctionnaires des six ministères fédéraux s'occupant de R-S, à savoir, le ministère de la Défense nationale (Forces canadiennes), Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne), Environnement Canada (Bureau météorologique canadien), Parcs Canada, Solliciteur général Canada (Gendarmerie royale) et Transports Canada, ainsi que de représentants des autorités provinciales et territoriales de la recherche et du sauvetage. Pour en savoir davantage et obtenir la liste complète des projets, voir le site Web du Secrétariat, à www.snr.gc.ca, ou téléphoner au 1 800 727-9414. ■

Glenda Hanna



Projets de sécurité hivernale axes sur la prévention

Sécurité et sauvetage sur la glace

Deux nouveaux projets du Fonds des nouvelles initiatives de R-S ont été annoncés en janvier 2003.

Le premier, « Sécurité et sauvetage sur la glace », est réalisé conjointement par l'Agence Parcs Canada, la Société canadienne de la Croix-Rouge, la Fédération du Québec, la Fédération québécoise des clubs quads, la Fédération des clubs de motoneigistes et le Secrétariat national de recherche et de sauvetage. Le projet comprend l'achat de matériel spécialisé tel que vêtements isothermiques et câbles et embardoirs propres à rehausser le sauvetage sur la glace, tel que démontré lors d'une conférence de presse tenue à Chambly, au Québec.

Le programme de trois ans permettra de former en matière de sécurité environ 900 pompiers et bénévoles qui patrouillent les zones riveraines à motoneige et VTT dans un but de prévention des accidents et de sauvetage sur glace.

Le projet a pour objectif de généraliser la prise de conscience des dangers de la glace et de réduire au minimum les risques du sauvetage sur glace.

Sécurité en cas d'avalanche

Le deuxième projet a pour but de sensibiliser les gens aux avalanches qui peuvent se produire au Québec. Il est réalisé conjointement par la Canadian Avalanche Association (CAA), la Sûreté du Québec, Parcs Canada, le Centre d'avalanche de la Haute-Gaspésie, Environnement Canada, la Fédération québécoise de la montagne et de l'escalade et le Fonds des nouvelles initiatives de R-S.

Depuis les années 1970, les avalanches ont fait plus de 80 victimes au Québec, soit 33 morts et 50 blessés. Le nouveau programme de sensibilisation aux avalanches offrira des cours de formation en prévention des accidents et en techniques de R-S, tout spécialement dans les zones d'avalanche de la Haute-Gaspésie.



Les écoles de formation de la Canadian Avalanche Association offrent de nombreux cours destinés aux professionnels de l'industrie, y compris un cours intitulé Dynamitage contrôlé des avalanches.

Depuis les années 1970, les avalanches ont fait plus de 80 victimes au Québec, soit 33 morts et 50 blessés. Le nouveau programme de sensibilisation aux avalanches offrira des cours de formation en prévention des accidents et en techniques de R-S, tout spécialement dans les zones d'avalanche de la Haute-Gaspésie.

Cause et probabilité de déclenchement d'avalanche		Action recommandée	
Modère	Naturelle : peu probable Par l'homme : possible	Prendre certains précautions en terrain accidenté	
Important	Naturelle : possible Par l'homme : probable	Accroître les précautions en terrain accidenté	
Élevé	Naturelle : probable Par l'homme : probable	Déplacements en terrain propice aux avalanches déconseillés.	
Extrême	Certitude de nombreuses avalanches déclenchées naturellement ou par l'homme	Éviter les déplacements en terrain propice aux avalanches et les limiter aux secteurs peu escarpés loin des couloirs possible d'avalanche	

Source: Canadian Avalanche Association

Les alertes et avis sont mis à jour fréquemment. Voir le site www.avalanche.ca.

Nouvelles stations météo élevé d'avalanches dans une région à risque

Depuis 1988, le Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage a financé 17 projets destinés à informer et sensibiliser le public aux dangers des avalanches, à produire du matériel de promotion de la sécurité et à étudier les couloirs d'avalanche afin de mieux comprendre quand et pourquoi se produisent ces phénomènes dangereux.

L'un de ces projets consiste en l'aménagement de trois nouvelles stations météo d'avalanche, la Haute-Gaspésie, avec l'aide d'Environnement Canada, du Centre d'études nordiques de l'Université Laval et de l'Université du Québec à Rimouski.

Pendant l'hiver 2002-2003, le Centre d'avalanche de la Haute-Gaspésie a installé les trois nouvelles stations météo dans les monts Chic-Chocs de la péninsule de Gaspé. Si tout se passe comme prévu, les stations entreront en pleine activité durant l'été 2003. Il y aura deux thermomètres distants de moyenne à haute altitude et une station manuelle installée au fond d'une vallée et dotée du matériel et des logiciels informatiques voulus pour utiliser, télécharger, transmettre et gérer les données météorologiques.

D'après Dominic Bouché, coordonnateur du Centre d'avalanche de la Haute-Gaspésie, le nouveau matériel permet la mise en œuvre des mesures et de la formation suivantes en matière de sécurité :

- formation spécialisée dans le domaine des avalanches;
- définition et documentation des climats locaux et régionaux à diverses altitudes;
- surveillance des variations climatiques pendant tout l'hiver;
- détermination des conditions météorologiques propices aux avalanches;
- prévision des cycles naturels d'avalanche et des situations d'urgence possibles;
- rédaction de bulletins d'information publique sur les avalanches;
- appui aux interventions d'urgence.

Même si les avalanches sont imprévisibles et prennent leurs victimes par surprise, les programmes de prévention de formation et de sensibilisation peuvent aider à en atténuer les risques. ■

SNOWSMART

Un projet de sensibilisation des jeunes amateurs de sports d'hiver

Selon les statistiques de l'Institut canadien d'information sur la santé (ICIS), la motoneige est la cause principale d'accident grave de sport d'hiver. La motoneige est impliquée dans 16 p. 100 de ces accidents et 26 p. 100 des accidents avaient consommé de l'alcool.

En comparaison, les statistiques montrent que 6 p. 100 des blessures de sport se produisent chez les skieurs alpins et 5 p. 100 chez les névrolanchistes. SNOWSMART, un projet conjoint de l'Organisation de la patrouille canadienne de ski, de Parcs Canada et de la Canadian Avalanche Association, s'inscrit dans les initiatives de la Fondation Sauve-qui-Pense et s'adresse aux amateurs de ski, de motoneige et de planche à neige âgés de 12 à 24 ans.

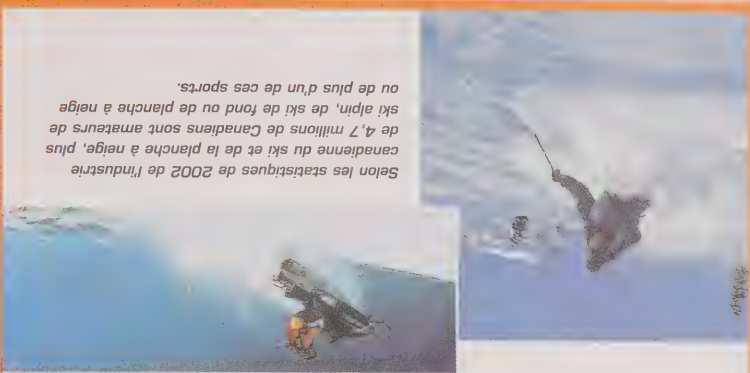
Lancée en 1992 par un chirurgien, le docteur Robert Conn, la Fondation Sauve-qui-Pense est un organisme national et a but non lucratif qui se consacre à la prévention des blessures. La Fondation base son programme sur cinq principes de prévention :

- Attacher sa ceinture de sécurité
- Ne jamais conduire en état d'ébriété
- Regarder avant de se lancer
- S'équiper convenablement

SNOWSMART, un programme de trois ans achevé en mars 2002, a servi à mieux sensibiliser les jeunes aux dangers et aux risques des sports d'hiver.

Le programme est né de la prise de conscience du grand nombre de morts accidentelles qui ont lieu en pleine saison de sports d'hiver, surtout chez les jeunes de moins de 18 ans. Une étude récente de SNOWSMART montre que bien des jeunes enthousiastes des activités de plein air en hiver ne sont pas suffisamment préparés aux risques connexes et ne savent pas du tout comment détecter ou éviter les avalanches et prévenir les accidents.

De plus, SNOWSMART s'oppose aux images idéalisées des médias qui montrent des exploits hors du commun mais non pas les dangers qui peuvent menacer un skieur ou un névrolanchiste sans expérience. Le programme vise à enseigner comment réaliser des manœuvres difficiles en mettant en pratique la gestion des risques.



Selon les statistiques de 2002 de l'industrie canadienne du ski et de la planche à neige, plus de 4,7 millions de Canadiens sont amateurs de ski alpin, de ski de fond ou de planche à neige ou de plus d'un de ces sports.

Le FNI, un partenariat d'organismes des secteurs privé et public, permet chaque année la mise en œuvre de projets visant à améliorer la R-S partout au Canada.

Le Modèle de survie à l'exposition au froid (MSEF), un projet financé par le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage, remet en question certaines règles de la R-S maritime. Il n'y a pas si longtemps encore, les chercheurs devaient estimer combien de temps une personne pourrait survivre dans l'eau après un écrasement d'avion ou le naufrage d'un navire, et déterminer ainsi la durée à donner aux recherches. Le MSEF permet de prédire plus précisément la durée de survie. Cela permet aux chercheurs de déterminer, en meilleure connaissance de cause, le moment où il convient d'abandonner les recherches. Le MSEF a d'ailleurs servi à cet égard dans le cas du naufrage du navire à moteur *Vanessa*, en octobre 1997.

Le MSEF est un modèle scientifique qui s'appuie sur les principes physiques du transfert de chaleur et des réactions physiologiques au froid. Il permet de prédire un temps de survie en fonction du moment où la température du corps atteint un degré létal d'hypothermie. Le FNI appuie les éventuelles mises à niveau du modèle qui permettront de prédire la durée limite d'auto-sauvetage et les probabilités de survie, lorsqu'on ne devient pas d'autres renseignements sur les victimes. ■

Modèle de survie à l'exposition au froid

Le décharge d'un éclair moyen mesure six milles et la décharge en retour peut atteindre 50 000 degrés Fahrenheit. La température à la surface du soleil n'est que de 1 000 degrés Fahrenheit.

Photo avec la permission de C. Clark et National Oceanic and Atmospheric Administration.

LES OURAGANS

DANS L'ATLANTIQUE-NORD

« Dans l'Atlantique-Nord, la saison des ouragans s'étend du début juin à la fin novembre, avec une activité la plus importante dans l'est du Canada, les mois clés sont août, septembre et octobre. Un ouragan, pour se développer, doit naître à au moins 500 km de l'équateur. Plus près de l'équateur, l'effet de Coriolis, c'est-à-dire les forces de la rotation de la Terre qui font dévier les objets en mouvement, y compris les courants atmosphériques, est trop faible pour favoriser la circulation de l'air et déclencher la « tourbillon » d'un ouragan. Les ouragans se forment au-dessus d'eau chaude (au moins 20,5 °C) lorsque l'atmosphère est instable et que les vents, depuis le niveau de la mer jusqu'à 600 kilomètres au-dessus, se déplacent à la même vitesse et dans la même direction. La formation d'ouragans dans l'Atlantique-Nord est limitée de beaucoup en raison d'une configuration géométrique de l'océan. Et Niño, parce que celle-ci peut créer dans l'atmosphère des vents violents soufflant à des altitudes élevées, dans des directions différentes et à des vitesses différentes. »



À l'automne 1991, lors d'un événement météorologique rare dans le cours du siècle dernier, trois systèmes atmosphériques distincts se sont retrouvés dans une trajectoire de collision et leurs forces se sont conjuguées pour produire « La Tempête ». Une dépression en provenance des Grands Lacs et se dirigeant vers l'est, un front froid canadien descendant du nord et l'ouragan Grace roulant vers le nord-est allaient tous dans la même direction, celle de l'Atlantique-Nord.

Malgré les avertissements d'Environnement Canada et de la National Oceanic and Atmospheric Administration (E-U), peu de gens croyaient en la probabilité d'une telle tempête. En outre, comme elle s'est développée très rapidement, ni la population à terre, ni les pêcheurs sur leurs bateaux n'ont eu le temps de se préparer aussi bien qu'ils l'auraient pu, ce qui a donné lieu à plusieurs interventions de recherche et de sauvetage dans les localités côtières et en mer.

Les vents violents et la visibilité réduite ont rendu la tâche ardue aux équipes de R-S. Elles auraient pu abandonner leurs efforts à cause du danger, mais elles ont continué à chercher des survivants. Pour plus amples renseignements sur les ouragans et les tempêtes tropicales, consulter le site Web du CCO à www.all.ec.gc.ca/weather/hurricane. ■

suite de la page 3

risque éventuel et prennent des décisions, de façon individuelle ou en groupe, la CAA estime qu'elle contribue à modifier les comportements en situation de risque et à rehausser la sécurité des travailleurs et la sécurité du public dont la protection incombe à ces travailleurs. Selon les propos de Clair Israelson, directeur général de la CAA, ADAPT reçoit jusqu'ici un accueil si favorable qu'il est difficile de suffire à la demande : « Tout le monde nous dit que ce programme aurait dû être offert il y a 15 ou 20 ans, parce qu'il change les perceptions relatives à la sécurité personnelle et publique ». La CAA estime que le programme poussera les spécialistes des avalanches à prendre de meilleures décisions opérationnelles et fera baisser le nombre de personnes blessées ou tuées sous l'effet des avalanches.

Les travailleurs et les amateurs de plein air sont déjà plus sensibilisés à la possibilité d'avalanches et la plupart se munissent de radiobalises de localisation personnelle (BLP), de pelles et de sondes lorsqu'ils vont en excursion dans l'arrière-pays. En cas d'urgence, la BLP émet un signal radio qui aide les chercheurs à localiser rapidement les victimes prises sous la neige.

En ce qui concerne l'avenir, M. Israelson prévoit qu'il faudra de meilleurs outils de communication entre les spécialistes et le public, par exemple, des graphiques et des textes expliquant plus clairement les aspects techniques des données sur les avalanches. ■

Clair Israelson, directeur exécutif de la Canadian Avalanche Association, a travaillé à la prévention des avalanches de 1972 à 1990 et mis sur pied un programme efficace de recherche sur la neige et de prévention des avalanches.



Le nombre d'ouragans et de tempêtes tropicales va grandissant : Quelles sont les incidences de ces phénomènes sur la R-S ?

En moyenne, depuis 50 ans, plus
de quatre ouragans ou tempêtes
tropicales menacent chaque

année le Canada ou ses eaux terri-
toriales. Au cours des huit dernières
années, cette moyenne a augmenté à
près de six par an. Ces phénomènes
violents causent des marées de
tempête, des inondations, de hautes
vagues, des vents destructeurs, de
fortes précipitations et de l'érosion,
selon le Centre canadien des ouragans
(CCO), à Environnement Canada.

La dernière décennie a vu augmenter
considérablement, de 7 à 19, le nombre
d'ouragans et tempêtes tropicales dans
l'Atlantique. D'après le CCO, 2001 a marqué
la troisième année consécutive pendant
laquelle six cyclones tropicaux ont pénétré
dans sa zone d'intervention et quatre tem-
pêtes tropicales ont traversé la même région
de prévisions maritimes à Terre-Neuve en
une seule période de 30 jours. En 2002,
dans l'Atlantique, le nombre de tempêtes
« baptisées » est monté à 12, mais il s'est
limité à 4 pour celles atteignant une force
d'ouragan, alors que la moyenne était de
6 par an depuis 50 ans.

Même si l'ouragan ne touche pas le
territoire canadien, il peut entraîner des
phénomènes météorologiques violents
dans les zones côtières et pour les
bateaux en mer.

Les plus hautes vagues se produisent en eau
moins profonde. Une fois formée, une vague
peut parcourir des milliers de kilomètres
sans perdre beaucoup d'énergie

D'après les statistiques de la Canadian Avalanche Association, la victime type d'une avalanche est un jeune homme dans la vingtaine. Les avalanches se produisent surtout en janvier, février et mars, mais le risque demeure pendant les mois plus doux de mai à octobre.

Avalanches & comportement humain

Les radios FM ou AM ordinaires sont impos- sibles à régler sur la fréquence utilisée par le service. Les auditeurs voulant recevoir les rap- ports de Radio-Météo doivent donc acheter des postes récepteurs spéciaux qui coûtent entre 50 dollars et 100 dollars, selon les attributs recherchés. Certains de ces appareils sont de simples radios ou même un dispositif simple de communication du genre *walkie-talkie*. Les messages lancés par ce poste récepteur n'ont pas pour fonction de remplacer les com- muniées et prévisions de la radio ou de la télévision locale, mais plutôt de s'y ajouter et d'enchâsser l'information météo ainsi diffusée. Les appareils récepteurs de Radio-Météo sont de dimensions variées, offrent une gamme de fonctions et se vendent chez les détaillants en produits électroniques. Certains modèles émet- tent un bruit de carillon, un « beep » ou un message flash avant tout communiqué de Radio- Météo annonçant un phénomène météorologique violent. Contrairement à la télévision ou à la radio conventionnelle, ces appareils n'ont pas à être mis en marche pour recevoir et lancer une alerte ou un avertissement. ■

Le coût économique des avalanches dépasse les 50 millions de dollars par an en dépit des programmes de formation et de sécurité en cas d'avalanche pour les travailleurs dans le domaine. Du point de vue humain, les statistiques de l'Association des professionnels en avalanche au Canada, la Canadian Avalanche Association (CAA), signalent que chaque année plus de 100 personnes sont prises dans une avalanche. Cet hiver, cinq personnes ont perdu la vie dans des avalanches au Canada. Les statistiques indiquent que pour chaque personne tuée par une avalanche, cinq rescapés ou plus y survivront.

Les magasins Mountain Equipment Co-op ont accordé une aide financière de 50 000 \$ sur plus de deux ans aux programmes de sécurité de la CAA offerts au public.

L'Association a lancé cette saison son nouveau programme, *Processus décisionnels et formation des spécialistes* (ADAPT), visant à fournir une formation de pointe aux tra- vailleurs du domaine. Ce nouveau programme de formation destiné aux spécialistes des avalanches est le résultat d'un projet de deux ans, financé par le Fonds des nouvelles initia- tives (FNI) de R-S et parrainé par l'Agence Parcs Canada et Patrimoine canadien.

Les centres de formation de la CAA sont les seuls fournisseurs de cours structurés sur la sécurité en cas d'avalanche pour les travailleurs de l'industrie. Selon la CAA, la formation de niveau 2 est nécessaire aux guides de montagne et de ski et aux spé- cialistes en prévention des avalanches dans les zones de ski et sur les réseaux routiers.

Compréhension des risques

Le programme de formation ADAPT porte principalement sur la gestion des risques et les facteurs sur lesquels les spécialistes en prévention des avalanches fondent leurs décisions lorsque, sur une base quotidienne pendant l'hiver, ils se trouvent dans des zones de danger d'avalanche. En comprenant mieux la façon dont les gens composent avec le

portements humains et au processus de prise de décision. L'CAA procède aujourd'hui d'après une démarche de formation plus complète qui tient compte des pratiques exemplaires en gestion des risques et les associe aux com- portements humains et au processus de prise de décision.

La CAA a reconnu, il y a quelques années, qu'elle devait remanier son programme de formation de niveau 2 destiné à la formation technique des spécialistes du domaine, des exploitants de centres de ski et des préposés à l'entretien des routes menacées par des avalanches. S'étant progressivement rendu compte que la for-

Le Canada reçoit en moyenne 338 cm (11,3 pi) de neige par an. Le temps froid et les précipitations intenses sont une réalité de la vie dans la plupart des villes canadiennes.

Prévisions météo plus exactes grâce aux nouvelles stations Doppler

La pluie et le beau temps, au Canada, c'est plus qu'un sujet de conversation

Parler du temps qu'il fait dans ce pays ne veut pas dire manquer de conversation. Les phénomènes météorologiques canadiens sont un sujet grave et un souci réel et justifié. En effet, nous dit Environnement Canada, ils causent chaque année en moyenne 220 accidents d'auto mortels et plus de 11 500 cas de blessures graves. Des exemples ? En juillet 1987, une tornade traverse Edmonton et tue 27 personnes, en blesse 253 autres et coûte à la ville à peu près 330 millions de dollars. En décembre 1996, une tempête de neige qui s'abat sur Vancouver et Victoria entraîne des frais de 200 millions de dollars. En juillet de la même année, une chute de grêle sur Calgary et Winnipeg avait déjà causé des dommages matériels de 300 millions.

Mis au point juste avant la Deuxième Guerre mondiale, le radar a d'abord servi à détecter et localiser à distance les aéronaves ennemis. Aujourd'hui, le radar météo permet de localiser et suivre les précipitations à des distances de 200 à 400 kilomètres.

Les nouveaux Doppler aideront les autorités de la R-S à voir venir le mauvais temps et s'y préparer. En renforçant la capacité de suivre les tempêtes et d'en déterminer la force, les radars pourront aussi permettre de prévenir des cas de R-S puisque les Canadiens de tout le pays seront mieux informés des phénomènes météorologiques violents qui risquent de se produire dans leur région.

Selon les renseignements affichés au site Web d'Environnement Canada sur le projet des radars Doppler, « le radar météo de pointe permettra aux météorologues d'obtenir les données nécessaires pour prévoir plus rapidement et avec plus de précision les phénomènes météorologiques

suite à la page 2

UNE GAMME PLUS VASTE DE SERVICES

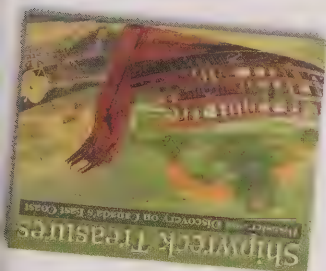
Le ministère de l'Environnement a annoncé en mars un plan d'investissement de 75 millions de dollars sur cinq ans dans le Service météorologique du Canada (SMC). Au moyen de ces fonds, le SMC veut rehausser l'exactitude et l'opportunité de ses prévisions quotidiennes et à long terme et ses pronostics de phénomènes météorologiques violents, partout au Canada.

En 2004, le Canada comptera 31 stations radar Doppler en opération au pays. Ces stations couvriront à peu près 90 p. 100 du territoire canadien et surtout les régions violentes. Le radar Doppler mesure l'intensité et la vitesse des précipitations ainsi que leur direction au cours des tempêtes, ce qui aide les météorologues à repérer les conditions atmosphériques susceptibles de déclencher un tornado.

L'Amérique du Nord est le lieu de phénomènes météorologiques violents. C'est une simple réalité de la vie, qu'il s'agisse d'une chute de neige de cinq pieds en janvier, des pluies diluviennes qui marquent chaque printemps ou des alertes à la tornade en été. En toutes saisons, mère Nature nous comble (ou nous accable) de ses cadeaux.

Au moins, ces cadeaux n'arriveront plus par surprise, grâce aux progrès de la technologie et aux stations radar Doppler disséminées un peu partout au Canada dans le cadre d'un programme de 34,9 millions de dollars mis en œuvre par Environnement Canada.

Shipwreck Treasures – Disaster and Discovery on Canada's East Coast de Roger Marsters



Compte rendu de Jack Gallagher, conseiller international en R-S maritime

L'auteur jette un coup d'œil sur les nombreuses facettes des cinq siècles d'histoire du transport maritime sur la côte Est du Canada.

Les récits de naufrages sont courts, abondants et intéressants et vont de désastres fameux à des sinistres moins connus mais non moins dramatiques. Les récits couvrent la période allant des débuts de la pêche à la baleine, au milieu du

quatorzième siècle, jusqu'à la rupture du navire à moteur *Flare* en 1998.

La passion de l'auteur pour l'histoire maritime transparaît dans la façon dont il pose le décor de l'époque et construit chacun de ses récits. Cette même passion se manifeste dans la description des épaves restaurées ou reproduites pour le plaisir visuel et l'édification des générations futures.

Chaque chapitre raconte l'histoire d'un événement passé ou d'une épave découverte au fond de l'eau. Chaque récit est illustré d'images saisissantes propres à attirer le regard de l'observateur le plus indifférent : cartes, photos, tableaux de navires et d'objets d'époque et portraits de personnages bien réels de ces tragédies.

Les récits se lisent aisément et avec grand intérêt, quoique le lecteur puisse être distrait par l'utilisation des kilomètres pour mesurer des distances en mer. Étant

moi-même navigateur, je me suis retrouvé à convertir les kilomètres en milles marins pour mieux comprendre les descriptions.

Shipwreck Treasures est un beau livre grand format que les gens ouvriront pour en admirer les images et qu'ils auront du mal à refermer sans lire au moins une histoire. Et ils ne le regretteront pas car le talent du raconteur et le fini des illustrations rendent fort agréable la lecture de l'ouvrage.

Jack Gallagher, ancien commandant et cadre de la Garde côtière canadienne, a une longue expérience en intervention de R-S maritime et aussi à titre de receveur d'épaves. ■

Hommage aux héros méconnus Les prix de R-S de l'an 2003

Les mises en candidature doivent être présentées d'ici le 31 mai 2003.

Le Programme des prix du SNRS a vu le jour en 1995 pour saluer publiquement les exploits des intervenants et des groupes de recherche et sauvetage. Le Programme contribue aussi à faire mieux connaître les efforts accomplis en

recherche et sauvetage à la grandeur du Canada.

Le Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage honore chaque année une contribution exceptionnelle à la R-S au Canada, par une personne ou une organisation. Les Certificats de mérite reconnaissent les particuliers ou les groupes ayant apporté des contributions importantes au domaine de R-S.

Les renseignements concernant la mise en candidature et les formulaires à

utiliser sont affichés au site www.snrs.gc.ca. Cliquer sur la rubrique **Prix** dans la barre des menus. Les intéressés peuvent aussi procéder en téléphonant au

1 800 727-9414.

Le prix et les certificats seront remis aux lauréats lors du congrès SARSCENE 2003 à Kingston (Ontario), le 18 octobre 2003. ■

TABLE DES MATIÈRES

Article vedette
Prévisions météo plus exactes grâce aux nouvelles stations Doppler 1

R-S et météo

Radio-Météo Canada dans le Nunavut 2

Maladies et comportement humain 3

R-S et outaragans 4

Fonds des nouvelles initiatives de R-S

NOVAMART 6

Modèle de survie à l'exposition au froid 6

Sécurité et sauvetage sur glace 7

Sécurité en cas d'avalanche 7

Nouvelles stations météorologiques en Haute-Gaspésie 7

Sécurité des jeunes en plein air – Programme *Youtbuge Outdoors* 8

Le Ministre McCallum approuve des nouveaux projets 8

Entrevue

Entrevue avec le ministre principal de la R-S 9

R-S au sol

Le Programme auxiliaire de la Police provinciale de l'Ontario 10

Radioépisales 11

n est pas facile 11

Téléphones cellulaires et R-S

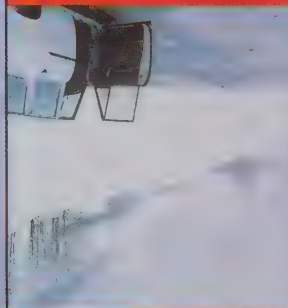
Téléphones cellulaires : Risques et avantages pour la R-S 12

Nouvelles de R-S et Activités à venir

Salvage en cas de catastrophe en Colombie-Britannique – minimum le besoin d'intervention 16

SARSCENE
SARSCENE est une publication du Secrétariat national de recherche et de sauvetage
Traduction, révision et lecture d'épreuve par ALTER EGO
Traducteurs Inc.
Les faits et les opinions qui paraissent dans SARSCENE sont le choix des auteurs et ne concordent pas nécessairement avec la position ou les positions du Secrétariat.
Rédactrice : Lori Mackay
Directrice des communications : Elizabeth Katz
Comité : ekatz@snrs.gc.ca
Nos remerciements particuliers à Joanne St-Cœur, agente de planification à l'environnement Canada, pour son aide à la préparation du présent numéro de SARSCENE.
Secrétariat national de recherche et de sauvetage
Château (Ottawa) R1K 0K2
Téléphone : 1 800 727-9414
Télécopieur : (613) 996-3746
Site Web : www.snrs.gc.ca
N° 40559507
ISSN 1183-5036





Les phénomènes
météorologiques
violents au
Canada

Spéléologie :
Organisme de
sauvetage en
Colombie-
Britannique

Entrevue avec le
ministre principal
de la recherche
et sauvetage

Risques et
avantages des
téléphones
cellulaires



Secrétariat national
Recherche et sauvetage
National Search and
Rescue Secretariat

Canada

40559507	Postage paid Publications Mail
POST CANADA	POSTES CANADA

Le projet de radar Doppler d'Environnement Canada et ses incidences pour la R-S

Hiver - Printemps 2003 Vol. 13, n°1
Notre revue canadienne de recherche et de sauvetage

SAR SCÈNE

CA1
NS
-S16

SARSCENE

Spring/Summer 2003 Vol. 13, #2

The Canadian Search and Rescue Magazine

How hunters help
and hinder search
and rescue

Overcoming
communications
barriers

Canada's Beacon
Registry and
SAR Directory
go interactive

Five-year study
looks at attitudes
to PFDs

Trailblazing with Calgary's mountain bike search team

PLUS:
SARSCENE
Registration Form



National Search and
Rescue Secretariat

Secrétariat national
Recherche et sauvetage

Canada



CANADA

POST

Postage paid
Publications
Mail



POSTES

CANADA

Port payé
Poste-
publications

40559507

TABLE OF CONTENTS

Feature Story

Trailblazing with Calgary's mountain bike search team 1

SAR Technology

Adapting GIS for ground search and rescue 2

Ground SAR

How hunters help and hinder search and rescue 3

Volunteer training for Civil Emergency Response 4

New SAR Initiatives Fund

RCMP's mapping and visualization tools 6

Transport Canada's low-cost general aviation beacon 6

RCMP's new diving training and equipment increase safety 6

Preparing for tsunamis in the Pacific region 7

Canadian beacon registry enhancement 7

Bobbie the Safety Boat 7

Beacons

New orbit for search and rescue satellites 8

Canadian beacon registry saves lives worldwide 9

SAR News

News 10

Upcoming Events 11

Marine SAR

Five-year study looks at attitudes to wearing PFDs 12

Interoperability

Breaking the communications barrier 13

SAR Profile

SAR Global 1 forges inter-provincial partnerships 14

Air SAR

Spotting from 1500 feet vertical 15

Success Story

Cooperation leads to the successful rescue of a lost four-year-old boy 16

SARSCENE

Published by the National Search and Rescue Secretariat

Translation, revision and proofreading by ALTER EGO

Facts and opinions published in SARSCENE are those of the individual contributors and do not necessarily reflect the position or policies of the Secretariat.

Editor: Lori MacKay

Email: lmackay@nss.gc.ca

Communications Director: Elizabeth Katz

Email: ekatz@nss.gc.ca

National Search and Rescue Secretariat
275 Slater Street, 4th floor
Ottawa ON K1A 0K2

Phone: 1-800 727-9414

Fax: (613) 996-3746

Web site: www.nss.gc.ca

Canada Post
Agreement #40559507

ISSN 1183-5036

**Tracking for search and rescue: A practical manual for novice and advanced handlers**

by Susan Bulanda

I have just finished the best book on tracking for Search and Rescue dogs that I have ever read. Tracking for Search and Rescue Dogs: A Practical Manual for Novice and Advanced Handlers by Boguslaw P. Gorny is a must have for any tracking dog enthusiast.

Mr. Gorny has a unique gift of being able to explain complicated methods in a very easy to understand and readable format. Tracking for Search and Rescue Dogs: A Practical Manual for Novice and Advanced Handlers is a small hardcover book, 88 pages long. It has just been released and is published by Detselig Enterprises, Ltd., Calgary, Alberta, Canada.

The book is divided into 87 topics that range from selecting the dog to advanced training.

Mr. Gorny explains the different theories for teaching a dog to track and the pros and cons of each theory. He covers different methods of motivation, scent theory, and track laying. He emphasizes the need for the tracklayer to have good skills and to understand how to lay a proper track.

Mr. Gorny walks us through the tracking problems from puppies all the way to adult dogs, from novice to advanced. How to use the tracking leash to guide the dog as well as communicate to the dog is thoroughly explained. He gives us tips about how to make the scent available to the dog. He also tells us how to teach the dog to determine the correct scent article when given a choice among two wrong articles and one correct article.

What I found most intriguing was a method he developed which uses a string to show a dog how to track over hard surfaces. One thing that I thought was excellent was the fact that Mr. Gorny includes a section about how to take a dog off of a track to rest and then restart the dog. The book concludes with a progress chart, bibliography and a note from the author.

Overall, this is a very well written and researched book. What makes it extra special is that Mr. Gorny is an experienced dog trainer and SAR dog trainer and handler. He is a biologist at The Canadian Centre for Behavioural Neuroscience at the University of Lethbridge in Alberta. He also formed and runs the Dog Training Centre in Lethbridge and founded the Lethbridge Area Search and Rescue Dog Association. As if that is not enough, he is a certified handler for the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) Civilian Search Dog Association of Alberta and the Search and Rescue Dog Group STORAT in Poland.

Susan Bulanda is an Incident Commander and the Head K-9 Trainer for Phoenixville Fire Department K-9 Search and Rescue Unit. She is the author of two books, **READY! The Training of the Search and Rescue Dog** and **Ready to Serve, Ready to Save: Strategies of Real Life Search and Rescue Missions**, both published by DORAL Publishing. ■



Boguslaw Gorny will be at SARSCENE 2003 to make a presentation and to sign copies of his book.



Formed in the fall of 2000, Calgary Search and Rescue Association's mountain bike search team has over a dozen members.

Trailblazing

with Calgary's Mountain Bike Search Team

by the Calgary Search and Rescue Association Mountain Bike Search Team

The idea of using mountain bikes in searches is not new. In fact, the Calgary Search and Rescue Association (CALSARA) had been talking about putting together a bike team to assist in ground search efforts almost since its inception 10 years ago. However it wasn't until the fall of 2000 that a Mountain Bike Development Team was formed to research and test the viability of searching on bikes. These enthusiastic mountain bikers spent countless hours meeting, researching, riding and learning how to search while riding. With more than a dozen members currently on the team, and approaching three years of work, we continue to find ways to refine our search techniques.

Our initial research indicated that very few search and rescue organizations were using bikes in searches. For those who had occasionally used bikes in the past, it tended to be as a result of the tasking agency requesting a volunteer SAR group to bring their bikes on a particular search. We believed we could best assist our tasking agencies by having a dedicated group of committed riders trained and equipped to be deployed in various situations and at a moment's notice.

Our research and discussions then focused on the following questions: how useful would such a team be to our tasking agencies? What kind of searches could we perform? Where would these searches likely occur? What equipment would be necessary? What specific things would we

train for and how often? What rules, regulations, policies and procedures need to be in place? How do we ensure that our tasking agencies know that CALSARA has this resource that can assist them?

Scope of the challenge

Calgary is a city of almost one million people with an elaborate network of city pathways and parks, in addition to a huge expanse of backcountry recreational areas such as Kananaskis Country and several national parks. Our tasking agencies were pleased to see our interest in developing a bike team and felt this would be a great resource to enhance ground SAR efforts. With an active outdoor population enjoying city parks and pathways as well as numerous hikers, bikers, campers, equestrians, ATVers and others enjoying our wonderful 'outdoor playgrounds', the likelihood that a person may be lost or go missing is indeed realistic. Having a group of trained bike searchers ready to search for these missing persons would result in a more rapid recovery.

Bike expertise

After much debate and discussion, the development team proposed that CALSARA purchase the bikes and related equipment to be used on searches. We had concerns about people arriving at a search with their own bikes in not ideal riding condition, putting them and their teammates at risk. With the association owning the

search bikes, we could ensure proper and regular maintenance of all equipment and remove or replace defective parts/bikes.

In order to have the maximum number of bikes in the field at all times, 10 Bike Team members completed a two-day bike mechanics course at the University of Calgary. This has provided us with the knowledge to make necessary repairs in the field or at command post. Only major repairs require a visit to our bike shop.

Our eight Kona Muni Mula bikes are equipped with two panniers to carry enough supplies for 24 hours. Lights, spare batteries, pump, tool kits, locks and other equipment are included with each bike. An enclosed trailer provides a safe storage area and means of transportation for all bikes and repair

continued on page 2

1

SARSCENE

Primary tasks

from the CALSARA guidelines

- hasty searches
- continuous and multi-directional trail sweeps
- monitor and patrol of confinement and attraction areas
- rapid deployment to distant areas of high probability
- reconnaissance
- quick response to assist in medical situations in the field
- other tasks requested by the Search Manager

ADAPTING GIS FOR GROUND SEARCH AND RESCUE

by Gerry Delorme

Because of the complexity of Geographic Information Systems (GIS), specialists were often needed to program ground search and rescue (GSAR) missions. Now, a collaborative effort between the Manitoba Office of The Fire Commissioner, RCMP and a GIS specialist have created an application to help plan and execute GSAR missions. The application, developed by one of the search and rescue volunteers who works in the field of water conservation, uses ESRI's ArcView, an industry standard GIS program that adds tools through a custom dialog.

Where this tool differs from others is that it is completely designed for the GSAR community. Commands and functions have been changed from technical GIS language to language that is familiar to search managers and the GSAR community. The tool allows a user to create search routes, define a search radius, automatically load digital aerial and National Topographic System maps, create and track ground clues, upload and download information to GPS systems, as well as create maps. The tool also allows users to pre-plan GPS missions that help to anticipate periods of high satellite error. Users with no GIS experience can quickly

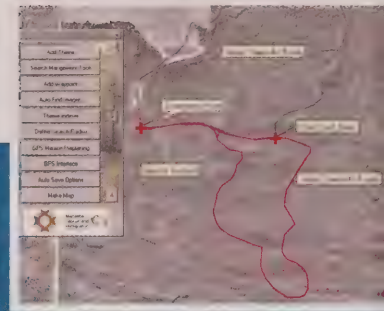
become proficient in GSAR Tools with as little as two days of training.

The application gives search managers more information for making decisions and helps speed the deployment of searchers to the field. Using data such as satellite land cover and an aerial photograph, users can plan missions using detailed information about expected conditions.

"It used to take up to a couple of hours to get a good map into the hands of our searchers", said Scott Kerbis, GSAR Coordinator with Manitoba's Office of the Fire Commissioner. "Now I can have mission-specific maps and a search planned before I step out on to the scene."

For more information contact Scott Kerbis at 1-204-726-6855 or skerbis@gov.mb.ca

Gerry Delorme is a Firefighter with Gladstone Fire and Rescue and is very involved with the Manitoba Office of the Fire Commissioner GSAR program. ■



continued from page 1

equipment when not in use and acts as repair center when needed. A four-wheel drive, eight-passenger suburban truck allows us to haul all needed equipment and personnel to each search or training exercise.

All Bike Team members wear an identifiable bike uniform and approved helmet consistent with the yellow and black colours of CALSARA's uniforms. In addition, all riders must wear eye protection, riding gloves and appropriate footwear for riding, pushing and foot searching. Individual search criteria will dictate parameters such as speed of searching, spacing, duration and distance to cover and number of riders per team. We always work with a minimum of two riders, one being designated as Team Leader. This is not only for safety reasons but also to allow riders to search opposite sides of the trail.

The Bike Team trains twice monthly: one weekday evening and one Saturday in addition to all regular CALSARA training, committee work and searches. Training often consists of familiarization with high

probability search areas, specific scenario training relative to speed, spacing, probability of detection, mock search exercises, table-top planning and map reading, riding skills, fitness and teamwork. All members contribute significantly to the team by riding several times per month on their own. Training with our team is year round.

Advantages of the Bike Team

We have found the Bike Team to be a valuable addition to our organization. We have not only assisted in searches in the backcountry, but also in several city searches for children or other missing persons. The increased speed at which bike searchers can perform hasty trail sweeps, reconnaissance and other functions assists the Search Managers with their plans to use foot searchers. Re-deployment to another search area is quick and all riders are prepared to lock their bikes and search on foot when necessary. Bikes can travel in sensitive areas

where ATVs may be prohibited and can be utilized to ferry equipment to distant teams in need. The CALSARA Bike Team has worked in partnership with local conservation authorities and parks staff to identify hazards in the community. We have also provided patrol and First Aid assistance in the MS Walk and for the MS Bike Tour.

As time passes and more people become familiar with the use of bike teams in volunteer search and rescue groups, more bike teams will be created. We sincerely hope these teams will share their ideas with all search and rescue groups to facilitate the expansion of bike teams overall. We would like to extend our thanks to our supporters in the Calgary area. Without their help this Mountain Bike Team would never have become a reality.

Visit the website at www.calsara.com or contact the Team Leader at biketeamleader@calsara.com. Good searching and remember to 'keep the rubber side down.' ■

How hunters help and hinder search and rescue

In Nova Scotia, one in 10 people is involved in some sort of hunting activity, according to Tony Rodgers, Executive Director of the Nova Scotia Anglers and Hunters Association, and a NASAR-trained search manager.

Many of the search and rescue teams in Nova Scotia, he says, are made up of hunters, former hunters, or spouses of hunters. This is important during a search because they bring the skills of a hunter, the knowledge of a hunter and can think like a hunter while acting as a searcher. One thing hunter-searchers don't bring to a team is a fear of the woods. Their knowledge of the area can mean the difference between a relatively quick search and a long one.

Rodgers notes that the quality of hunter education is one of the attributes that accounts for successful searchers.

Hunters are usually well prepared for problems because they are required by law to wear an orange vest and hat to be visible from all sides, and carry waterproof matches, a knife or axe and compass that you know how to use. As well, most hunters carry rifles and can fire three successive bullets to signal distress – this helps searchers to search by sight and sound. Even if a hunter cannot move or signal to searchers, the bright coloured clothing makes it easier for searchers, ground and air alike, to find someone in the woods. But not all scenarios are this good.

Lost hunter behaviour

Accidents can happen easily where help is not readily available. Hunters are at a great risk for getting lost during the 'thrill of the chase' when tracking a specific animal. As well, a hunter may go deeper into the woods and very far

continued on page 4

Improved hunter education programs have reduced the number of search incidents, as seen in Nova Scotia where there hasn't been a search incident for a lost hunter in approximately seven or eight years.

A hunter's knowledge of the woods is an asset in a search. But ironically, a lost hunter poses a greater challenge for rescue teams

continued from page 3

off the trail. The pursuit can take a hunter across many different paths into unknown terrain.

Some hunters might not admit they are lost and continue walking around trying to find the way back to camp. It has been found that hunters travel further from their last known location. According to Ken Hill, expert in lost person behaviour, "interviews with hunters reveal that they frequently make an important distinction between being lost or merely 'turned around.' "

The largest demographic of hunters, younger males, is thought to be better equipped, mentally and physically, to handle themselves in the wilderness. But according to Hill's study on lost person behaviour, hunters over the age of 65 aren't any less able to navigate. In fact, it was found that both younger and older hunters had almost equal chances at finding their way once lost in the woods.

Age is not the only factor in getting lost. Rodgers explains that "it comes back to knowledge and skills, and preparedness. Since hunters often don't consider the possibility of becoming lost, they are the least likely to plan for it. In fact, many don't adequately prepare for the environment they are entering and end up lost as a result." Inadequate equipment and supplies as well as inadequate knowledge of the area are the cause of many searches.

The limited data that is available indicates that most lost hunters need search teams to rescue them and only a few make their own way out. According to Rodgers, the key to avoid getting lost (and minimizing search missions) is to leave behind a copy of the itinerary, and stick to it. With the vastness of the outdoors, it could take a long time for searchers to find the hunter's truck, let alone the hunter.

With the improved hunter education program in Nova Scotia, Mr. Rodgers says there hasn't been a search incident for a lost hunter in approximately seven or eight years. ■

Civil expa



All Alberta search and rescue teams are expected to receive the CER course training which gives them the proper training to assist in peacetime disasters.

by Paul Olmstead

The Civil Emergency Response (CER) course was developed to prepare all trained Alberta volunteer search and rescue teams to assist authorities in the event of a peacetime disaster – either man-made or natural.

CER is a basic knowledge and skills course involving many areas of disaster response, and is designed to give trained volunteers awareness and information that could be used in any disaster or emergency event. The course will have an impact on the emergency services field in several ways.

Firstly, authorities will have a much larger resource base to draw from, depending upon the circumstance. Secondly, search and rescue teams will have a larger tasking and, of course, more opportunity to train in roles not traditionally associated with search and rescue, as well as the possibility of being called out more frequently.

CANADIAN COAST GUARD AUXILIARY CELEBRATES 25 YEARS OF MARINE SAFETY AND SEARCH AND RESCUE



This year the Auxiliary celebrates 25 years of exemplary service and dedication. Almost 5000 members and 1500 vessels provide humanitarian service around the clock, preventing loss of life and injury.

A Silver Jubilee celebration at Fort Henry in Kingston, Ontario on August 9 – exactly 25 years to the day since the creation of the Canadian Marine Rescue Auxiliary – marked the anniversary.

Emergency training ends role of search and rescue volunteers

The potential for use will hopefully prevent teams from losing their training skills while waiting for a call-out. We have to remember that SAR volunteers are high-energy people, with a desire and time to assist in this special area. The importance of keeping a team active and motivated was one of the main reasons for creating CER training, recognizing that we have a valuable resource with a potential to assist.

SAR teams also come to authorities as a "package deal." They are professional, organized and have basic skills in first aid and communications.

CER topics

In the CER Course additional topics taught include:

- Personal, home and road safety kits
- Dangerous goods
- Evacuation
- First aid considerations and triage centers
- Natural disasters such as floods and tornadoes
- Disaster tools
- Road blocks / traffic control
- Search patterns
- Utility shutoffs.

This is then broken down into categories such as handling pets and livestock, as well as electrical and gas shut off jobs. Students are given a refresher course in basic knot tying and in some casualty evacuation techniques using baskets, chairs and multiple rescuers.

Alberta instructors are SAR team members who currently teach basic SAR courses and have several years of SAR experience. There is an application process in place for this; Alberta currently has 14 instructors and will add 10 more this year.

To date the course has been taught in several Alberta communities and always with the assistance of the local fire and EMS services. All Alberta teams are expected to receive this training.

The feedback so far has been 100 per cent in favour of this type of cross-training and assistance.

Volunteers are not there to replace any of the trained emergency services workers. CER Teams will be used on a call out basis to assist and provide support that may

otherwise tie up a professional worker in a non-technical function such as traffic control. CER team duties may include the procurement of blocking, maintaining perimeters or the filling of water-filled backpacks at grass fires.

SAR volunteers often respond to large-scale events and are eventually asked to assist. In 2000 at the Pine Lake Tornado, volunteers were tasked with locating propane tanks and shutting them off. This relatively simple task required knowledge of basic safety issues regarding propane. That is a prime example of CER.

*The CER course
bridges the gaps
often found
between agencies
in any community.*

The roles for trained search and rescue volunteers during peacetime disasters are too many to name in this article. Their ability to respond to a disaster safely and

knowledgeably can be guaranteed with some additional basic training over and above typical search and rescue courses.

SAR Alberta plans on offering this course to all SAR groups in the province. Each volunteer will receive a two day course, complete with a manual, an orange vest and a hard hat of chosen color to identify them at an incident.

This course and manual will eventually be made available to other provinces through 'train the trainer' courses and the manuals will be available from SAR Alberta.

For more information, contact Paul Olmstead at poltmstead@compusmart.ab.ca.

Paul Olmstead is a Search Manager with the Edmonton Police Service, instructor and course developer with SAR Alberta. ■

Innovation on land, sea and in the air

The following six projects are supported by the New Search and Rescue Initiatives Fund.

RCMP's mapping and visualization tools

An RCMP New Search and Rescue Initiatives Fund project for 2003 is developing visualization and mapping tools to make searches more effective. The solution is a display program for PCs that can bring up geographic information systems (GIS, or layers of digital maps), aerial photography and fly-by imagery.

Search managers will be able to evaluate the terrain and elevation of a given search region. Map layers can be added and removed, so the manager will also be able to see unique patterns of information relevant to a search mission. Critical sites such as hazards, clues, and tasked areas can be identified and marked on the map display.

The display program is coordinated with planning and operations procedures; so for example, a region drawn by the manager is automatically measured and residential addresses can be listed for printing. The operations sequence continues through wrap-up, when a complete history of a search can be added to the local database and printed for lessons learned.

This project was first developed for urban searches, but is being adapted to help with rural searches, evidence searches, and some criminal and emergency evacuation applications. The RCMP is trying to keep the program cost-free for policing agencies across Canada and hopes to have it available in 2006. ■

Transport Canada's low-cost general aviation beacon

With the COSPAS-SARSAT announcement of the February 2009 phase-out of satellite processing of 121.5 MHz emergency beacons, Transport Canada is developing a new low cost 406 MHz ELT for General Aviation. This R&D project is funded from the National Search and Rescue Secretariat's New SAR Initiatives Fund, and is being managed by Transport Canada's Transportation Development Centre.

The general aviation market is fairly price-sensitive and it is reluctant to change to these newer 406 MHz beacons because of the increase in cost. Some of the 406 MHz ELTs available today can cost up to \$3000, including installation.

The initial phase of the project included a feasibility study on producing a 406 MHz ELT at a price comparable to the 121.5 MHz ELT. Included in this study was an investigation of design elements

used in cellular phones and GPS technologies to determine if these techniques can be incorporated into a low-cost 406 MHz ELT design. The outcome of this study has been positive, and work is continuing on a follow-on phase to develop this new beacon.

The low-cost 406 MHz ELT has received COSPAS-SARSAT certification this year and is in the process of getting TSO-C126 approval. This approval is a mandatory requirement in order to install and use ELT in aircrafts.

For further information you can contact Howard Posluns (514-283-0034, poslunh@tc.gc.ca) at the Transportation Development Centre. ■

RCMP's new diving training and equipment increase safety

The Royal Canadian Mounted Police's (RCMP) underwater diving teams' training has been improved and standardized thanks to the 2001 project funded by the New Search and Rescue Initiatives Fund.

The goal was to purchase common equipment and train all RCMP underwater divers to the same standards to reduce death and injury to dive team members. With the increased training, the health and safety of team members is ensured.

Because of this new training, the RCMP has been able to perform operations it hasn't been trained for or allowed to do in the past, for example, diving in contaminated waters. These operations provide closure for families and also provide critical information to the coroner. ■

Preparing for tsunamis in the Pacific region

The Department of Fisheries and Oceans tsunami research project began in 2001 to develop models of typical tsunami currents that will affect the Pacific coast within the next few hundred years.

Natural disasters are always hard to predict, but with proper research and preparedness, the effects of a natural disaster can be lessened. An earthquake registering a seven or eight on the Richter scale can cause a tsunami with a height of five metres or more.

Such an event is likely to happen in the next few hundred years and this research is studying ways to mitigate the disastrous effects by training search and rescue teams to prepare and react to such an event. This study will also inform people of the risks of tsunamis and develop plans and evacuation routes for mariners to take and stay safe. ■

Canadian Beacon Registry Enhancement

Development of the Canadian beacon registry database became a reality in early 2000 when it was approved as a New Search and Rescue Initiatives Fund

project. Completed and online by May 2003, the enhancement of the computerized database helps the Canadian Mission Control Centre and Joint Rescue Coordination Centres (JRCCs) obtain more accurate information to save a life.

The design ensured data would be up-to-date, accurate and easily accessible to the JRCCs. With the previous database, information downloaded to the JRCCs was sometimes corrupt and inaccurate because that database was over three years old and experiencing technical difficulties. With this new database, information is quicker and easier to retrieve and it ensures that each JRCC receives the most accurate and up-to-date information necessary to perform an effective search and rescue mission.

Another benefit of the new beacon registry is the time it saves for the beacon owner. This new system allows the owner to register the beacon or update the information him or herself immediately, instead of sending the information to the NSS and waiting for the three-day turn around. This assures the JRCC always has access to the most up-to-date information.

To register, update or change your beacon information, go to <http://beacons.nss.gc.ca>. ■



Funded by NIF, the Canadian beacon registry enhancement saves time for both the beacon owner and the rescue coordination centres.



Tremendously popular in western Canada, Bobbie the Safety Boat teaches children about water safety education.

Bobbie the Safety Boat

The Canadian Coast Guard Auxiliary, Pacific Region's Bobbie the Safety Boat program, is making waves in western Canada as a search and rescue prevention program aimed at children through water safety education.

Based on an American program, Bobbie, the animatronic remote-controlled robot on wheels, will be used to teach prevention and water safety at boat shows, schools, hospitals and other events throughout the Pacific region.

At Marine Fest in Nanaimo, B.C., Bobbie was a big hit and wowed children as he squirted water at the crowd and chatted with children along the parade route.

So far, the existing phase of Bobbie has been funded by the Canadian Coast Guard Auxiliary, Pacific Region, and with a donation from Buoy-o-Boy. The New Search and Rescue Initiatives Fund will support the next phase for three years. ■

www.nss.gc.ca/site/newSARInitiatives/index_e.asp

New orbit for search and rescue satellites

THE NEW 406 MHZ BEACONS CAN PINPOINT THE DISTRESS SIGNAL WITHIN 2 KM, 10 TIMES MORE ACCURATELY THAN OLDER BEACONS. THE LATEST MEOSAR SATELLITES WILL PROVIDE TOTAL GLOBAL COVERAGE IN REAL TIME.

by Jim King

Ever since the COSPAS-SARSAT* satellite system for search and rescue (SAR) started operating more than 20 years ago, it has been continually enhanced to provide better, quicker service for aviators, mariners and land users in distress. This satellite system informs SAR authorities of the distress alert, as well as the location, even when the users have no idea where they are. The system has already helped save more than 15,000 lives worldwide.

Some of the new features added to the original system include the implementation of new distress beacons operating at 406 MHz, which are far superior to the original 121.5 / 243 MHz beacons. There are now about 300,000 of these new beacons deployed, while 600,000 of the old type are still in use. These new beacons allow the distress location to be automatically computed by the satellite system 10 times more accurately (to within 2 km) and the beacon user to be identified. On the other hand, the old 1960s technology beacons gave only an approximate location (to within 20 km) and no user identification, since the 'wow, wow, wow' signal was similar for all such beacons. In addition, the 406 MHz system provides global coverage for beacons activated anywhere on Earth, as the beacon signals are stored

onboard the satellite and retransmitted to each ground station as the satellite orbits the Earth.

LEOSARs

The original COSPAS-SARSAT system of the 1980s comprised a constellation of four satellites in polar, low-Earth orbit, dubbed the LEOSAR system (Figure 1), and provided services for 121.5, 243 and 406 MHz beacons. This system worked well, and is still in use today, but has inherent time delays, ranging from minutes to hours, in detecting and relaying distress signals because the low altitude satellites (at about 1000 km) view only a portion of the Earth at any instant as they circle the globe.

This LEO system could not be made much better for 121.5 / 243 MHz beacons, due to technical limitations of the beacons and those radio channels.



Figure 1: *Cospas-Sarsat satellites in polar, low-Earth orbit (LEO)*

GEOSARs

Enhancements were made to the 406 MHz system in the 1990s, when 406 MHz repeaters were added to new satellites in geostationary-Earth orbit at 36,000 km (Figure 2). These satellites, known as GEOSARs,

Did you know?

- According to a 2002 COSPAS-SARSAT Council survey, there are approximately 314,000 emergency beacons operating at the 406 MHz level worldwide, about double the number since 1997.
- There are 29 manufacturers of 406 MHz beacons and they produced 46,058 beacons in 2002.
- In 2002 more Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) were produced than Emergency Locator Transmitters (ELTs) and Personal Locator Beacons (PLBs) combined. There were 5,686 ELTs produced, totaling 12 percent, and 12,094 PLBs produced, for a total of 26 percent.
- Out of the 314,000 emergency beacons operating at the 406 MHz level, there are 23,516 ELTs operating, 24,663 PLBs, and 265,821 EPIRBs.
- The average life-cycle of a 406 MHz beacon is 10 years. Based on this life-cycle and beacon production data from 1992, about 16,600 beacons were removed from service in 2002.





Figure 2: LEO & Geostationary-Earth orbit (GEO) satellite constellations

constantly view a huge, fixed area of the Earth, thereby eliminating the time delay to relay 406 MHz distress signals.

This rapid relay of the distress signal and identification of the user was a big improvement, but this system was not able to automatically compute the location of the distress as the LEO system could do. However, there is an option available in 406 MHz beacons to include the location as part of the distress signal, which can easily be done if a navigation receiver, such as GPS, is connected to, or built into the distress beacon. Such beacons are now becoming more common as the additional cost of including GPS decreases.

This GEOSAR system still has some limitations since the beacon signal requires a direct line of sight to one of the satellites. There are some distress situations where this is impossible, such as in polar regions or when a

plane crashes on the wrong side of a mountain or in a deep valley or when a maritime beacon is blocked by the ship superstructure.

MEOSARs

To further improve the performance of the system, plans are now being made to fly 406 MHz payloads on future navigation satellites, such as the United States' GPS, Russia's Glonass and Europe's new Galileo system (Figure 3). These satellites, in medium-Earth orbit at about 20,000 km, will be known as MEOSARs. These constellations could each have about 20 to 30 satellites that are continually moving across the sky, thereby providing global coverage, including the poles, with multiple viewing angles to the satellites so no area would be blocked. This MEOSAR system could automatically detect and locate all active



Figure 3: Navigation satellites in medium-Earth orbit (MEO), such as GPS, Glonass and the new Galileo system

406 MHz beacons in the world with no time delay and determine exactly when each beacon was turned on and off.

This MEOSAR system would provide the ultimate distress alerting and locating service for worldwide operations, and will be demonstrated in the next few years. If such demonstrations confirm the viability of this system, it would be implemented over the next 5 to 10 years. Since satellite reception of the old 121.5 MHz beacons is to be phased out starting in 2009, an enhanced 406 MHz satellite system would be in place to provide far superior service.

**COSPAS-SARSAT is the international satellite system launched by Canada, France, the United States and the former USSR in 1982 that will receive the signal of an emergency beacon and relay the beacon position to rescue authorities.*

Jim King is the Director of Major Satellite Communications Programs at the Communications Research Centre Canada, a research laboratory of Industry Canada. ■

Canadian beacon registry saves lives worldwide

Emergency beacons have saved over 15,000 lives world-wide, and with the new Canadian Beacon Registry database the potential to save more lives will increase.

There are three types of emergency beacons:

- Emergency Locator Transmitter Beacons, used on aircraft
- Emergency Position Indicating Radio Beacons, used on marine vessels, and
- Personal Locator Beacons, used on land.

Currently, Canada is the only country in the world to have an online beacon registration database and it is also one of only 17 countries to have a database with beacon owner information. The United States is working on a database of its own that should be operational in summer 2003, and work is also being done on an international beacon registry database that will be available to search and rescue agencies around the world.

When a beacon goes off in Canada – either because someone is in distress and set it off themselves, or because it was triggered in a crash – a signal is sent to one of the satellites orbiting the Earth and then the satellite redirects the signal to the Canadian Mission Control Centre in Trenton, Ontario. Once the signal and beacon code are received, the rescue personnel decode it to find its owner and emergency contact information. With the additional emergency contact information, rescue personnel are able to call the contact and see if an emergency situation is taking place before beginning a costly search effort.

Anyone who owns a Canadian-coded beacon can now register it on the online database at <http://beacons.nss.gc.ca> (see page 7 for information on the online project.)

Satellites orbiting the earth receive the distress signal from an emergency beacon and then redirect it to the Canadian Mission Control Centre in Trenton, Ontario where personnel determine whether a rescue mission is necessary.



Relive SARSCENE 2002

Video clips from SARSCENE 2002 wreath-laying ceremony, opening ceremony, games, presentations, exhibits, demonstrations and banquet are now online at www.nss.gc.ca/site/SARScene/workshop/2002/videos/videomenu_e.asp. Audio tapes from the presentations can be ordered from contape@cyberus.ca or (613)824-2584. A list of presentations is available at www.nss.gc.ca - click on SARSCENE. ■

Safely Home – Alzheimer Wandering Registry

by Linda LeDuc

Alzheimer Disease is a degenerative brain disorder that destroys vital brain cells. It most often occurs in people over 65, but can affect adults at an earlier age. One in 13 Canadians over the age of 65 has Alzheimer Disease or a related dementia. People with Alzheimer Disease sometimes lose the ability to recognize familiar places, to communicate or to remember their own name or address. They may leave home, become confused and get lost. This can be dangerous for people with the disease and worrisome for caregivers. But there is help.

Safely Home – Alzheimer Wandering Registry is a nationwide program designed to help find a person who is lost and assist in a safe return home. Developed by the Alzheimer Society of Canada in partnership with the Royal Canadian Mounted Police, the registry on the Canadian Police Information Centre stores vital information. Registration in the program is voluntary. For a one-time fee of \$25, the registrant will receive an identification bracelet and identification cards.

For more information on the program, contact your local Alzheimer Society or the Alzheimer Society of Canada at 1-800-616-8816 or visit their Web site at www.alzheimer.ca/english/care/wandering-intro.

Information on this program will be presented at SARSCENE 2003. ■

Award for leadership

Major Grant MacDonald, who recently returned to the Canadian Forces after a two-year secondment to the National Search and Rescue Secretariat, was awarded a DM/CDS Renewal award for his leadership in the development of seamless search and rescue across Canada. The award cites his work "as Team Leader of the National Search and Rescue Secretariat's Strategic Transition Initiative Project" and commends him for his ability "to reconcile complex jurisdictional issues and develop the first ever, cohesive approach to program policy and planning for the six departments with Search and Rescue responsibilities. This work has resulted in a better coordinated, more cost-effective Search and Rescue Program, aimed at saving the lives of people in distress." ■



Major Grant MacDonald

Search and rescue directory goes live

Organizations listed in the Directory of Canadian Search and Rescue Organizations (www.nss.gc.ca/sar_directory/index_e.asp) can now add, update or delete information about their organizations. The directory allows search and rescue organizations to post information about themselves, their area of responsibility as well as contact names and numbers. If you would like to add your organization's information, contact the Secretariat at 1-800-727-9414 to receive a user ID and password. Organizations already listed will have received theirs in the mail. ■

Safe Canada site covers wide range of emergencies

by Patrick Kennedy

The federal government's public safety portal is a government website developed

by Canadians, for Canadians, and offers a wide variety of safety information, including tips on search and rescue and emergency preparedness.

A visit to www.SafeCanada.ca lets you:

- Learn about fire prevention and how to plan an escape route
- Pick up important safety tips about outdoor activities such as camping, safe barbecuing and what to do in case of a bear attack
- Prepare yourself and your family for an emergency
- Learn about the most recent food recalls and allergy alerts
- Find up-to-date information on product and vehicle recalls
- Check for weather warnings in your area, and across the country
- Learn what to do in the event of a flood, earthquake, forest fire, etc.
- Access the latest health and travel warnings
- Protect yourself against frauds, scams and identity theft
- Teach your children about safety through interactive games and activities such as the "What belongs on your boat?" quiz.

The Public Safety Portal, coordinated by the Department of the Solicitor General of Canada, has links to over 25 government organizations responsible for public safety or security. Over the next 12 months, the coordinators will be forging pilot partnerships with provincial governments and non-government organizations.

For more information, contact Karen Savoie, Manager, Government On-Line, Solicitor General Canada at (613) 991-0645. ■



Tim Jones

Photo: Bruce Moffat

Tim Jones received one of five Certificates of Achievement in 2003 from the National Search and Rescue Secretariat at the Annual General Meeting of the North Shore Rescue team in Vancouver last June. Mr. Jones has been instrumental in training search and rescue (SAR) volunteers in the extremely diverse conditions that BC terrain presents. Among his many duties he also acts as the Helicopter Flight Rescue Systems Coordinator for his team.

Left to right: Mayor Ron Wood, District of West Vancouver; Tim Jones; Mayor Barbara Sharp, City of North Vancouver; and Mayor Don Bell, District of North Vancouver. Two of the team's rescue vehicles are in the background. ■



Correction

In the Fall/Winter Vol. 12, No. 3 issue of *SARSCENE*, it was reported that 413 Squadron won the Diamond Trophy for best overall SAR unit. This was incorrect. The 413 Squadron won the Team Spirit award, while 424 Squadron from 8 Wing Trenton was presented with the Diamond Trophy. ■

Upcoming Events

Canadian Safe Boating Council Annual Symposium

September 25–28, 2003

This year's symposium highlights the work of the PFD taskforce, the National and Regional Canadian Coast Guard update and the operator competency card update and more. It takes place in Longueuil, Quebec. www.csbc.ca/html/AnnualConference.html

International Search and Rescue (ISAR) Competition 2003

September 26–27, 2003

An annual event between Auxiliary teams in the United States and Canada, this year's ISAR competition features events designed to test the volunteers' ability to plan, communicate and conduct a marine search and rescue mission. ISAR will be held in St. John's, Newfoundland and Labrador. www.ccg-gcac.org/isar2003/whatis_e.asp

SARSCENE 2003

October 15–18, 2003

This year's *SARSCENE* workshop will be held in Kingston, Ontario. The National Search and Rescue Secretariat and the Ontario Provincial Police are the co-hosts, with support from the Ontario Search and Rescue Volunteer Association. For more information, visit www.nss.gc.ca or call 1-800-727-9414.

Canadian Power and Sail Squadrons 55th Annual Conference

October 22–25, 2003

This year's conference, Tall Tides, is in Saint John, New Brunswick. The 55th annual conference and annual general meeting will be at the Delta Brunswick Hotel, close to many points of interest and attractions. www.cps-ecp.ca/pdf/Insert.pdf

Canadian Marine Advisory Council (CMAC) National Meeting

November 3–6, 2003

The next CMAC national meeting will be held in Ottawa, Ontario. Visit the Transport Canada website for details as they become available. www.cmac-cmc.gc.ca/En/onlinemenu.htm

Emergency Response Conference

November 17–20, 2003

In Long Beach, California, Emergency Response 2003 focuses on how land, air and marine emergency organizations can better integrate their response to major incidents and manage new missions imposed by increased homeland security concerns. www.emergencyresponse2003.com

International Boating and Water Safety Summit (IBWSS)

April 18–21, 2004

The National Safe Boating Council and the National Water Safety Congress will host the eighth annual Summit in Panama City Beach, Florida. The Summit will include nearly all aspects of boating and water safety. www.safeboatingcouncil.org/summit/call.htm

Canadian Hydrographic Conference

May 24–27, 2004

Celebrating 100 years in hydrographic achievements, the next conference will be in Ottawa, Ontario. The program highlights the opportunity to revisit the pioneering spirit and achievements of early hydrographers, and then to explore how to build upon these accomplishments and look to the future. www.chc2004.com/main.php

Five-year study finds 'perceived risk' to be key factor in wearing PFDs

by Sharon Andrews

In the December 2002 edition of The Canadian Safe Boating Council's newsletter, an article featuring its annual symposium mentioned that the keynote dinner speaker, journalist Ann Medina, had "challenged all present to reach 'real boaters' such as herself with safety messages that were realistic and believable." Present in the audience, and well underway to meeting that challenge, was a member of the Canadian Coast Guard's Office of Boating Safety, Brian Avery. By then, under Mr. Avery's direction, the Office of Boating Safety was nearing completion of a five-year research and development project to develop appropriate and meaningful communications strategies and messages after extensive social market research to increase the wearing of PFDs and lifejackets among Canadian recreational boaters.

That research began in 1998-99 with the formation of a Steering Committee, a review of existing literature, and the conducting of focus group sessions all aiming to establish baseline wear-rates across the country, and to understand factors motivating boaters to wear or not wear PFDs. Much of the existing data were fragmented and regional in scope; however, by understanding the issues, a questionnaire could be designed that would glean significant and quantifiable data.

The 2000 boating season saw a national observational study of boaters actively participating in boating activities. The baseline established was 20 percent of Canadian boaters currently wear PFDs (on boats six meters or less). Other interesting findings include operator behaviour affects passengers' wear rates and two areas showed higher than average wear rates – the Far North (44 percent) and Newfoundland and Labrador (60 percent).

Patterns emerge

In 2001 a national telephone survey asked about 4,000 respondents about their attitudes and beliefs with regard to PFDs and lifejackets. Patterns that emerged indicated that:

- decisions to wear are often based on the amount of risk present
- most people would wear a PFD if asked to do so by the operator of the boat
- affluent and highly educated individuals claim greater control over the environment, reducing their perceived need to wear a PFD
- women are more safety conscious than men, and
- a majority would support mandatory wear.

The next year, focus groups in the two areas where rates of wear were higher gave more insight. Boaters who reported that they always or almost always wear a PFD mentioned factors such as environmental risks (larger lakes, ocean, colder air and water temperatures), the ability to be enough to handle the unpredictable, a near-drowning experience or having known a drowning victim, and even



parental instruction to wear a PFD as influencing their decision. Overall, respondents felt the boat operator is responsible for ensuring the safety of all occupants, and the decision to wear should be based on individual assessment of risk involved – mandatory wear therefore being untenable.

The national attitudinal survey was completed in the Fall of 2002, when over 600 respondents in the North were contacted. As in the rest of Canada, the majority were not aware of differences between lifejackets and PFDs¹. However, northern boaters showed more positive attitudes than those in the rest of Canada toward PFD wear (80 percent vs 70 percent respectively) and also displayed strong beliefs that PFDs are necessary despite strong individual boating skills.

Decision based on degree of risk

The two-part attitudinal survey provided detailed comparisons of attitudes. One commonly shared attitude was that the key driver of PFD wear is perceived risk. If a boater thinks that the risk is manageable, a PFD will not be worn. The more frequently a person safely undertakes a boating activity, the lower the perceived risk and the lower the wear rate.

The majority of Canadians are somewhere in the middle of a continuum ranging from those who never

¹ A lifejacket is designed to turn an unconscious person into a face upwards position within a few seconds. A personal flotation device (PFD) keeps a conscious person's head out of water in calm conditions and assists them in rough water. A PFD is not designed to turn an unconscious person from a face down position to a face upward position. (SARSCENE magazine, Summer 1998)



Breaking the communications barrier

Standing alone, the different search and rescue groups serve the individual agencies well, but in a cooperative rescue assignment, these good practices become hindered when there are technical barriers to communications.

For example, when the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) are tasked to perform a ground search, they may need the help of air assets who can scan the area from above to get a sense of geography and perform an air search at the same time. But what if they can't communicate because of a difference in radio frequency? This could lead to delays in rescue and potential loss of life.

The National Search and Rescue Program relies on a co-ordinated and cooperative approach, and without the standardization of practices, training and equipment, this cannot be fully achieved.

One seamless program

Although Canada has one of the best search and rescue systems in the world, ties should be encouraged to create one multi-jurisdictional program. The goal is to make Canadian search and rescue seamless and total cooperation and interoperability are the methods to achieve it.

The need for interchangeable equipment is essential because in any given emergency situation, at least three federal agencies may be tasked to respond. For example, a search for a disabled oil tanker might use the weather resources of Environment Canada's Meteorological Service of Canada, a Canadian Forces helicopter, searchers from the Canadian Coast Guard and the Canadian Coast Guard Auxiliary and dive teams from the RCMP. All of these groups need to work together to ensure the search is as efficient as possible.

Compatible equipment

Currently, an Interoperability Working Group, chaired by the National Search and Rescue Secretariat, is studying the issue and researching ways to standardize practices and equipment. With a standardization of equipment, it is possible that search and rescue groups will eliminate communications barriers. The most common problem cited was a lack of common radio frequency and equipment. This hindered ground search and rescue forces in their contact with air and marine resources during a search mission.

Common information

Interoperability is not limited to standard equipment needs, but extends to accessibility of information and data. When different agencies or groups are working together, not everyone has the same information, either because groups don't have access or there is a breakdown in communication.



The most common interoperability problem cited by SAR groups was a lack of common radio frequency and equipment.

think about wearing a PFD to those who always wear one. While most boaters believe that boating activities would be safer if they wore a PFD, and more than 90 percent carry the appropriate number on board, wear rates are low – the reasons most often given include discomfort, lack of mobility to hunt and fish, or stained and smelly material. Because, many boaters are still unaware of recent improvements to or differences between PFDs and lifejackets, any campaigns to increase wear must certainly be preceded by more education about these terms and the attributes of the products.

Although the research is completed, the project's manager, Brian Avery, superintendent of the Coast Guard's Office of Boating Safety in Newfoundland and Labrador, points out that there is still a lot of work to be done, especially in the development of communications tools. Besides the fact that risks in boating vary across the country and any marketing campaign will need to be regionally tailored, marketing and communications professionals estimate that changes in attitudes displayed through behaviour change will not begin to be noticed until at least five to 10 years after an effective communications strategy has been in place.

Sharon Andrews works for the Canadian Coast Guard's Office of Boating Safety in Newfoundland and Labrador. ■

At SARSCENE 2003 a two-hour Interoperability Summit, led by RCMP S/Sgt. Bryan Finney of the National Search and Rescue Secretariat, will look at interoperability issues in search and rescue.



SAR Global 1

forges inter-provincial partnerships

by Mark Bowlby

Based in Chelsea Québec, Search and Rescue Global 1, a non-profit organization, is part of network of volunteer search and rescue groups serving the Eastern Ontario-Western Québec region. SAR Global 1 is unique in the sense that they serve both the province of Québec and Ontario. The organization was formed in 1996 following the disappearance of a local man during a winter storm. After the provincial police had called off their search efforts, family and community members were determined to continue the search.

Beverley Pick, founder of SAR Global 1 volunteered when asked by friends of the family to help as search manager to coordinate volunteers in a follow-up effort to find the missing man. Having experienced the recent loss of her own son in the mountains of B.C., and having participated in that unsuccessful search, Ms. Pick understood the family's desperation. On the first day of the renewed search effort (during one of the worst winter storms on record for the area) 150 untrained people arrived at the search to help. This 'unofficial' search continued for 14 days and was daunting. The following spring, the community of Wakefield rallied around the cause. Ground search training began and partnerships were established between ground SAR, trained K9 and fixed wing aircraft support teams.

Unique partnership begins

Within months SAR Global 1 was federally incorporated, a new regional police force (Municipalité Régionale des Collines) was established and a unique partnership began.

SAR Global 1 now contains over 40 members. Wilderness navigation, first aid, CPR, and other basic SAR skills are part of a core program for all new members, skills that are kept current by regular refresher courses offered by volunteer trainers. From this core group, members have formed specialized teams of advanced first responders, high angle rescuers, and recovery divers.

During operations trained search managers coordinate the entire team. These managers work with partners in Québec and Ontario from volunteer K-9 (Ottawa Valley SAR Dogs Association), aerial search teams, police agencies, and parks and emergency measures planning authorities. Search Manager in Command, Nicolas de Breyne, along with co-manager of operations Kristina Walker, continue to strive towards developing solid partnerships throughout the SAR community.

Avoiding burn-out

Two years ago, a unique approach to operations management was established. To avoid common 'burn-out' that many SAR team managers face, SAR Global 1 appointed de Breyne and Walker as co-managers of operations. Together, they work to ensure that training,

equipment and everything surrounding operational capability are taken care of. De Breyne explains "Our goal is to provide police agencies with reliable and professional SAR expertise on a voluntary basis. Everything we do – mandatory training, criminal police checks, and meetings with police agencies to present our capabilities for their consideration – is done to meet this goal".

SAR Global 1 also works with children to help prevent searches. They offer the RCMP's *Hug a Tree and Survive* prevention program to local schools and youth groups. The program teaches basic survival skills and woods-proofing.

Calls for assistance range from lost hikers in the wilderness to urban searches for hospital walk-aways. Like thousands of other SAR volunteers across the country, members must juggle the ad hoc nature of SAR calls with family and professional responsibilities, and must also commit to regular training. To maintain an effective level of operations during a search, SAR Global 1 needs to draw from a large volunteer base. While an active recruitment effort has increased membership over the past year, a need for new members still exists.

For more information on SAR Global 1 contact sarglobal1@canada.com or www.geocities.com/sarglobal1

Mark Bowlby is a volunteer with SAR Global 1. ■

continued from page 13

Indirect communication from one party to another through three different search groups can lead to a break in communication and sometimes misinformation.

For example, the ground searchers who, with ground-to-air capability, need to contact the air resources who might not be able to do so because the officers don't know the frequency of their radios and are unable to establish direct communication with air resources.

The first recommendations of the working group discussed confirming the root causes of communication problems, the extent of these problems and finding new technology to resolve this interoperability issue.

There are agencies and companies studying communications and interoperability, but this issue won't be solved quickly. It will take many meetings and multi-jurisdictional exercises before accomplishing a seamless search and rescue program. While our system is good, there is always room for improvement. ■



Standardization of equipment will help eliminate interoperability barriers.

NOTES FROM A SPOTTER by J.M. Bruno Pepin, OstJ

On a search mission, every crewmember performs a particular duty, but without the spotters raking the ground for signs of the search target, no successful conclusion could be achieved. Like other members of the search team, the spotter's task demands alertness and efficiency.

Spotting techniques are mastered by repeating exercises on the ground and in flight, with an understanding that an aircraft crash site may not reveal itself as obviously as a complete vehicle. This means the spotter must watch for abnormalities in the scanned range and keep a sharp eye until identification is satisfactory.

Naturally, open communications between the rear seats and the front seats about possible target sightings and determining the 'actual visual search' above the scanning zone will maximize the chances of success, as will alternating 'on and off' task periods.

Keeping a high level of skill

I had the opportunity to fly to North Bay for a joint SAREX for a weekend. It was instructive and challenging to conduct nighttime as well as daytime searches, but also rewarding in terms of experience and teamwork.

Mission briefing and active participation in the task planning should clearly answer any flight safety concerns, search patterns, area covered and particulars of the target — a person, a marine vessel or a missing aircraft.

I joined the Ottawa unit of the Civil Air Search and Rescue Association (CASARA) in 1999 and I believe it is a well-administered organization with sufficient resources to answer calls from the Joint Rescue Coordination Centre Trenton, and to be able to continue to refine its work with computer-assisted GPS. Past missions varied from locating a 'moving ELT' across town to participating in a demanding five-day air search with the military for a brand new helicopter missing in Algonquin Park.

Our ground crew, with first aid capability, is the latest addition in a partnership with St. John Ambulance. Dedicated men and women meet every month for training and air exercises to maintain their efficiency within the CASARA guidelines and to be ready to answer the call of duty whenever a task is presented to them.

J.M. Bruno Pepin is a volunteer with the CASARA Ottawa unit. ■



Courtesy of CASARA, this picture shows a spotter training exercise involving 424 Squadron and a C-130 Hercules in Thunder Bay.

Cooperation leads to the successful rescue of a lost four-year-old boy

Four-year-old Justin Leblanc was cold, exhausted and unable to move after being lost for over six hours in the Nova Scotia woods. When the search helicopter spotted and hovered over him, he sat up briefly but quickly lay down again – exhausted from his ordeal. A few more hours of being lost and the reunion that was to occur may not have been so joyous.

Justin went missing from his home a short distance from the nearby ballpark between 9:00 and 9:30 on the morning of June 7, 2003. It was believed that a large dog, which belonged to Justin's neighbour and had also been missing since that morning, was with the child. One clue to his location was his boots found stuck in the mud earlier in the afternoon. It looked like he walked right out of them and continued away from the ballpark.

Teams go into action

A multi-organization search was quickly mobilized, including members of the Yarmouth Civil Aviation Search and Rescue Association (CASARA), the Yarmouth Ground Search and Rescue and Barrington Ground Search and Rescue teams, the RCMP, the Pubnico Fire Department, paramedics and local

volunteers. A search effort would be made from the ground and from the sky to find Justin.

A Department of Natural Resources (DNR) helicopter was sent to the search and CASARA spotters, Becky Cottreau and Cliff Gavel, were taken onboard to spot the boy from the air. After flying for an hour or so with no positive results, they began flying a grid search across West Pubnico. At approximately 3:35 pm, Cliff Gavel called the helicopter around and all on board were greatly relieved to see the big yellow dog only a few feet away from the child, who was lying under a small tree.

Because the terrain was too poor to allow the helicopter to land, the aircraft directed a ground team to follow them to him, where they hovered until he was in the arms of one of the members of the ground search and rescue team. Within 10 minutes the team was back to the ballpark. Paramedics gave the boy a thorough check-up to ensure that he was okay. Later his father reported that Justin was tired, cold and somewhat dehydrated but, all things considered, he was fine. The father also expressed his heartfelt thanks on behalf of Justin's family for the efforts of all involved in the rescue of his son.



A searcher onboard a helicopter spotted Justin lying under a small tree after being lost for six hours in the Nova Scotia woods.

Training and coordination saved Justin's life

Searcher Becky Cottreau, declared that "it was an absolutely incredible day to be a CASARA member! This truly is what all of our training is for and I can honestly say that the instant that we were able to positively identify Justin and to verify that he was not seriously injured was the best CASARA moment that I have ever had in my nearly 14 years as a CASARA member!"

This search and rescue was an excellent example of a well-coordinated activity between ground and air search and rescue resources in Nova Scotia. It shows the great progress that these organizations are making toward seamless search service – so that others may live. ■

Don't miss SARSCENE 2003 Kingston, Ontario, October 15-18

- Over 70 presentations
- More than 50 exhibits
- Search & rescue games and demonstrations

Co-hosted by the National Search and Rescue Secretariat, the Ontario Provincial Police with the help of the Ontario Search and Rescue Volunteer Association



SEARCH
AND
RESCUE



RECHERCHE
ET
SAUVETAGE

Visit www.nss.gc.ca for all the details or call 1-800-727-9414

Des recherches depuis les airs et au sol permettent de sauver une vie d'un petit garçon de quatre ans

La coopération entre des groupes de R-S de Nouvelle-Écosse mène au sauvetage



Un observateur à bord d'un hélicoptère de R-S retrouve Justin couché au pied d'un arbre, après plus de six heures perdu dans la forêt en Nouvelle-Écosse.

Le ministère provincial des Ressources naturelles met immédiatement un hélicoptère au service des chercheurs et deux observateurs de l'ACSR, Becky Cotteau et Cliff Gavel, montent à bord pour tenter de repérer l'enfant du haut des airs. Après une heure de vol et d'observation infructueuse, on commence une recherche par quadrillage à l'ouest de Pubnico. Vers 15 h 35, Cliff Gavel demande au pilote de faire un demi-tour et tous à bord poussent un grand soupir de soulagement en apercevant le gros chien à quelques pieds seulement du petit garçon qui est couché au pied d'un petit arbre.

Le coin étant trop accidenté pour permettre à l'hélicoptère de se poser, le pilote se met en vol stationnaire et signale à une équipe de chercheurs au sol de se diriger vers l'endroit. Enfin, l'équipe arrive et un sauveteur prend dans ses bras le petit Justin. En 10 minutes, tout le monde est de retour au terrain de la balle. Les travailleurs paramédicaux examinent l'enfant de la tête aux pieds pour être tout à fait sûrs qu'il est en bon état. Plus tard, son père dira que Justin était fatigué, qu'il avait froid et souffrait d'une légère déshydratation mais que, à tout prendre, il se portait bien. Le papa a aussi remercié du fond du cœur, au nom de toute sa famille, les intervenants de R-S pour tous les efforts consentis afin de sauver le petit.

Plusieurs groupes de R-S se mobilisent et organisent une recherche coordonnée. On y trouve des membres de l'ACRSA de Yarmouth, des équipes de R-S au sol de services d'incendie de Pubnico, ainsi que des travailleurs paramédicaux et des bénévoles de la localité. La recherche de Justin se fera depuis les airs et au sol.

Les équipes de R-S passent à l'action

Plusieurs groupes de R-S se mobilisent et organisent une recherche coordonnée. On y trouve des membres de l'ACRSA de Yarmouth, des équipes de R-S au sol de services d'incendie de Pubnico, ainsi que des travailleurs paramédicaux et des bénévoles de la localité. La recherche de Justin se fera depuis les airs et au sol.

La formation et la coordination ont sauvé la vie de Justin

Selon les déclarations de Becky Cotteau, membre de l'équipe de recherche : « Quelle

récompense incroyable aujourd'hui pour un membre de l'ACSR! C'est vraiment là que mène toute notre formation. Je peux affirmer en toute honnêteté que le moment où nous avons pu identifier Justin avec certitude, et constater qu'il n'était pas gravement blessé, est le plus glorieux de mes 14 années de participation à l'ACSR! »

Cette intervention de R-S est un parfait exemple de bonne coordination entre les ressources de R-S au sol et aériennes en Nouvelle-Écosse. Elle montre les progrès immenses réalisés par tous les groupes pour en arriver à un service de recherche harmonisé, afin de sauver la vie d'autrui.

Ne ratez pas SARSCÈNE 2003

À Kingston (Ontario) du 15 au 18 octobre

- Plus de 200 exposés
- Plus de 50 stands d'exposition
- Ateliers et démonstrations de R-S

Organisé conjointement par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage, la Police provinciale de l'Ontario et l'Association des bénévoles en recherche et sauvetage de l'Ontario.



Renseignements : www.snr.s.gc.ca
1 800 727-941

à l'autre. L'obligation de faire passer l'information par deux ou trois groupes différents peut entraîner une dédoublement du réseau et, parfois, la transmission de renseignements erronés. Prenons seulement l'exemple possible de chercheurs au sol, dotés de moyens de communication sol-air et ayant besoin d'entrer en contact avec une équipe de R-S par air, et qui n'y arrivent pas parce qu'ils ne connaissent pas la fréquence radio de l'aéronef et sont incapables d'établir une communication directe avec l'équipe aéroportée.

Les premières recommandations du groupe de travail portent sur le besoin de confirmer les causes profondes et l'envergure des problèmes de communication et de trouver de nouvelles applications technologiques propres à remédier au manque d'interopérabilité.

Certains organismes et certaines entreprises sont engagés dans des recherches sur les communications et l'interopérabilité, mais c'est une question qui ne se règle pas de si tôt. Il faudra tenir maintes réunions et de nombreux exercices à instances multiples avant de pouvoir arriver à mettre en place un réseau de R-S uniforme et intégré. Notre système est bon, mais il y a toujours place à des améliorations. ■

PROPOS D'UN OBSERVATEUR AÉRIEN

par J.M. Bruno Pepin, Osta

La normalisation du matériel aidera à faire tomber les obstacles à l'interopérabilité.



arrêter et avant de l'appareil, afin de signaler tous les détails relevés et de déterminer l'envergure de la « recherche visuelle réelle » au-dessus de la zone de balayage, et par le respect de l'alternance entre des périodes d'activité et de relâche.

Maintien d'un niveau élevé de compétences

Lors d'une fin de semaine d'exercices conjoints SAREX tenue à North Bay, j'ai trouvé

très informatif et stimulant de participer à des recherches de nuit et de jour, et le stage s'est également révélé fort enrichissant sur le plan de l'expérience et de la formation au travail d'équipe.

Les séances d'information avant et la participation active à la planification des

opérations sont optimisées par le maintien de communications ouvertes entre les sièges

Naturellement, les chances de succès de l'opération sont optimisées par le maintien de communications ouvertes entre les sièges



Offerte gracieusement par l'ACRSA, cette photo montre un exercice de formation d'observateurs, à Thunder Bay, auquel participent le 424^e Escadron et un aéronef Hercules C-130.

Notre équipe de R-S au sol, disposant de capacités de soins d'urgence, est la toute dernière addition à un personnel civils avec l'Ambulance Saint-Jean. Un groupe d'hommes et de femmes dévoués se réunit chaque mois pour des séances de formation et d'exercices agencés afin de maintenir et rehausser leur efficacité en concordance avec les lignes de conduite de l'ACRSA et d'être toujours les fois qu'une tâche de R-S, se présente.

J.M. Bruno Pepin est bénévole à l'unité

SAR Global 1

forme des partenariats interprovinciaux

par Mark Bowliby

opérations de R-S. Comme l'explique Nicolas de Breyne : « Notre but est de fournir bénévolement aux services de police des compétences spécialisées fiables en R-S. Tout ce que nous faisons, que ce soit la formation obligatoire, la vérification policière en cas de délit criminel et les réunions avec les autorités policières afin de leur décrire et offrir nos ressources, vise à contribuer à la réalisation de cet objectif ».

SAR Global 1 travaille aussi auprès des enfants afin de prévenir les cas de recherche. L'organisme offre le programme *Reste auprès d'un arbre pour survivre*, de la GRC, aux élèves des écoles et aux groupes de jeunes. Il s'agit d'un programme qui enseigne les habitudes élémentaires de survie et de comportement en forêt.

Les appels à l'aide proviennent de partout, qu'il s'agisse de randonneurs perdus en nature sauvage ou de personnes qui se sont entités en douce d'un hôpital urbain. À l'in-
star des milliers d'autres bénévoles de R-S partout au pays, les membres de SAR Global 1 font face à la nature ponctuelle des appels à la ayant des responsabilités familiales et profes-
sionnelles, et ils sont également astreints à des stades de formation périodiques. SAR Global 1, pour être en mesure de maintenir les opérations à un niveau efficace dans le cours d'une recherche, doit pouvoir compter sur un effectif bénévole important. Une campagne dynamique de recrutement a permis d'accroître cet effectif l'an dernier, mais il faudrait encore de nouveaux membres.

*enseignements :
sarglobal1@canada.com ou
www.gocatches.com/sarglobal1*

Mark Bowliby est un des bénévoles de SAR Global 1. ■

régionale voyait le jour dans la Municipalité régionale des Collines et un partenariat unique en son genre entrait en action.

SAR Global 1 se compose aujourd'hui de plus de 40 membres. Le programme de formation de base de toutes les nouvelles recrues comprend l'orientation en nature sauvage, les soins d'urgence, la RCR et l'ac-

quisition d'autres compétences élémentaires de R-S. Pour tenir leurs compétences à jour, les membres ont accès à des cours périodiques donnés par des formateurs bénévoles. À partir du groupe initial, les membres ont créé des équipes spécialisées de secouristes opérationnels de première

ligne, de sauveteurs sur pente abrupte et de plongeurs de recherche et récupération. En cours d'intervention, l'organisme entier est coordonné par des administrateurs chevronnés d'opérations de recherche, lesquels fonctionnent en partenariat avec des organismes bénévoles du Québec et de l'Ontario dont des équipes canines

(par exemple, l'Ottawa Valley SAR Dogs Association), des équipes de recherche aérienne, les services de police, le personnel des parcs et les autorités en matière de planification des mesures d'urgence.

L'administrateur en chef des opérations de recherche, Nicolas de Breyne, et la co-administratrice des opérations, Kristina Walker, sont sans cesse en quête de par-

tenariats solides dans tout le milieu de la R-S. Il y a deux ans, SAR Global 1 a adopté une

Éviter l'épuisement

démarche tout à fait originale en gestion des opérations. Soucieux d'éviter l'épuisement qui frappe de nombreux directeurs d'organismes de R-S, le groupe a nommé deux co-administrateurs des opérations en la personne de Nicolas de Breyne et de Kristina Walker. Ensemble, ils voient au bon

fonctionnement de la formation, du matériel et de toutes les ressources nécessaires aux

tabli à Chelsea, au Québec, SAR Global 1 est un groupe sans but lucratif faisant partie du réseau d'équipes de R-S de l'est ontarien et de l'ouest québécois. SAR Global 1

est unique en son genre parce qu'il dessert une région qui chevauche deux provinces. Le groupe s'est formé en 1996 à la suite de la disparition d'un homme du coin pendant une

tempête de neige. Les autorités de la police provinciale avaient abandonné la partie, mais la famille et les concitoyens du disparu étaient déterminés à poursuivre les recherches.

Beverley Pick, fondatrice de SAR Global 1, a offert ses services lorsque des amis de la famille lui ont demandé d'agir comme administratrice des opérations de recherche et de coordonner les bénévoles en vue de continuer à chercher l'homme égaré. Forte de l'expérience acquise lors de la disparition

récente de son propre fils dans les montagnes de la Colombie-Britannique et des recherches vaines qui ont suivi, Mme Pick comprendait parfaitement le désespoir de la famille. Le premier jour de la reprise des recherches, au cœur d'une des plus violentes tempêtes de neige ayant jamais frappé la région,

150 chercheurs novices se sont présentés pour offrir leur aide. Les recherches « non officielles » ont continué pendant 14 jours et se sont heurtées à des débris de ralle. Le printemps venu, la collectivité voisine de Wakefield s'est ralliée à la cause de la R-S et les bénévoles ont lancé des programmes de formation en R-S au sol et d'entraînement

souten à bord d'aéronefs à vol libre. Parallèlement, une nouvelle force de police

était constituée en société de régime fédéral. Quelques mois plus tard, SAR Global 1

unique en son genre

Naissance d'un partenariat

Faire tomber les obstacles aux communications

Chacun des groupes canadiens de recherche et sauvetage, agissant en autonomie, contribue efficacement aux activités des organismes de R-S, mais dans le cadre d'une mission de sauvetage en coopération, les pratiques optimales de chaque entité sont entravées par les obstacles

à titre d'exemple, lorsque la Gendarmerie royale du Canada (GRC) se voit assigner la tâche d'effectuer une recherche au sol, il se peut qu'elle ait besoin de l'aide d'une équipe aérienne capable d'opérer un balayage visuel de la zone de recherche, à la fois pour acquérir une impression générale de la géographie du terrain et pour réaliser une recherche depuis les airs. Dans un tel cas, que se produira-t-il si la GRC et l'équipe de R-S par air sont incapables de communiquer à cause de fréquences radio différentes? Ce genre d'obstacle peut retarder le sauvetage et entraîner des pertes de vie.

Le Programme national de recherche et de sauvetage s'appuie sur une démarche coordonnée et coopérative, laquelle ne peut être mise en œuvre entièrement sans l'uniformisation des pratiques, de la formation et du matériel de R-S.

Un seul programme uniforme et intégré

Le Canada possède déjà l'un des meilleurs systèmes de R-S au monde, mais il faudrait quand même favoriser l'établissement de liens qui mèneront à la création d'un seul programme recouvrant toutes les instances du pays. L'objectif à atteindre est celui d'intégrer un réseau canadien de R-S intégré et standardisé, et les moyens d'y arriver sont une collaboration et une interopérabilité pleines et entières. L'interchangeabilité du matériel de R-S est absolument nécessaire puisque, quelle que soit la situation d'urgence à régler, il est possible qu'au moins trois organismes fédéraux de R-S soient appelés à la rescousse. La recherche d'un navire pétrolier désemparé, par exemple, pourra faire appel aux ressources du Service météorologique du Canada (Environnement Canada), à des recherches au moyen d'hélicoptères de la Garde côtière canadienne et des Forces canadiennes, ainsi qu'à des équipes de plongeurs de la GRC. Toutes ces entités doivent être aptes à travailler de concert pour garantir des opérations de recherche aussi efficaces que possible.

Compatibilité du matériel

Un groupe de travail sur l'interopérabilité, présidé par le Secrétaire national de recherche et de sauvetage (SNRS), se penche actuellement sur la question et cherche des moyens de normaliser les pratiques et le matériel de R-S. L'uniformisation du matériel pourrait éliminer les obstacles à la communication entre les divers groupes de R-S. Le problème le plus souvent mentionné en cette matière tient à l'absence d'uniformité dans le matériel et les fréquences radio, laquelle nuit aux équipes de R-S en sol en les empêchant de communiquer avec les groupes de R-S par air et en mer pendant les interventions.

Données communes

L'interopérabilité ne touche pas seulement le besoin de normaliser le matériel, mais aussi celui de l'accessibilité de l'information et des données. À l'heure actuelle, lorsque plusieurs organismes ou groupes différents travaillent de concert, ils ne disposent pas tous des mêmes renseignements, soit parce qu'ils n'y ont pas accès, soit à cause d'une détérioration des communications. L'impossibilité de communiquer directement d'un groupe



allant de ceux qui ne portent pratique- ment jamais de VFI à ceux qui en portent toujours un. Bien que la plupart des plaisanciers croient que les activités de navigation comporteraient moins de danger s'ils portaient un VFI, et que plus de 90 p. 100 d'entre eux ont à bord le nombre requis de VFI, les taux de port du vêtement sont bas et, parmi les raisons invoquées, on retrouve le plus souvent l'inconfort, le manque de mobilité pour chasser et pêcher et le fait que les VFI sont sales ou sentent mauvais. Étant donné que de nombreux plaisanciers ne sont pas encore au courant des améliorations récentes ou des différences entre un VFI et un gilet de sauvetage, toute campagne visant à généraliser le recours au VFI devra certainement être précédée de nouveaux efforts d'information sur la nature et les attributs des deux produits. Même si la recherche est maintenant achevée, le directeur du projet, Brian Avery, surintendant du Bureau de la sécurité navique de la Garde côtière canadienne à Terre-Neuve-et-Labrador, souligne qu'il reste énormément de travail à faire, surtout en ce qui concerne l'élaboration d'outils de communication. En plus du fait que les risques de la navigation de plaisance varient d'une région à l'autre du pays et que les campagnes de marketing doivent donc obligatoirement être adaptées à l'échelle régionale, les spécialistes du marketing et de la communication estiment que les changements d'attitude manifestés par des modifications de comportement ne commenceront pas à se remarquer avant la fin d'une période de 10 ans au moins suivant la mise en place d'une stratégie de communication efficace.

Sharon Andrews travaille au Bureau de la sécurité navique de la Garde côtière canadienne pour la province de Terre-Neuve-et-Labrador. ■

Lors du congrès SARSCENE

2003, un Sommet sur l'interopérabilité, d'une durée de deux heures et animé par le sgt 6-m Bryan Finney, de la GRC, et rattaché au SNRS, portera sur les questions d'interopérabilité en recherche et sauvetage.

Étude de cinq ans sur les attitudes à l'égard des VFI : Le risque perçu

par Sharon Andrews

Dans le numéro de décembre 2002 du bulletin de nouvelles du Conseil canadien de la sécurité nautique, un article sur le symposium annuel du Conseil mentionne que la conférencière principale invitée lors du dîner, la journaliste Ann Medina, a mis tout son auditoire au défi d'adresser aux « vrais plaisanciers », dont elle-même, des messages de sécurité qui soient réalistes et crédibles. Parmi les participants se trouvait une personne bien près de relever ce défi. Il s'agit de Brian Avery, du Bureau de la sécurité nautique à la Garde côtière canadienne. Au moment du symposium, M. Avery dirigeait une équipe, à la CCC, qui était sur le point d'achever un projet de recherche-développement de cinq ans visant l'élaboration de stratégies et de messages pertinents et significatifs, après avoir procédé à une vaste étude du marché social en vue de généraliser le port du vêtement de flottaison individuel (VFI) et du gilet de sauvetage parmi les plaisanciers canadiens.

Ces travaux de recherche ont commencé pendant l'exercice 1998-1999 avec la création d'un comité directeur, l'examen des documents pertinents et la tenue de séances de groupes de réflexion, le tout destiné à déterminer des taux-x-rapères de port du VFI à travers le Canada et à comprendre les facteurs qui motivent les plaisanciers à porter ou non le VFI. La plupart des données alors existantes étaient fragmentées et des problèmes, il s'est révélé possible d'élaborer un questionnaire propre à susciter la collecte de données valables et quantifiables.

Pendant la saison de navigation de 2000, l'équipe a réalisé une étude nationale d'observation des amateurs actifs et en est arrivée à un taux de base selon lequel 20 p. 100 des plaisanciers canadiens portent un VFI (sur des bateaux de six mètres ou moins). Parmi les autres constatations intéressantes, on a remarqué que le comportement du conducteur du bateau influit sur le taux de port du VFI par les passagers, et que deux régions se caractérisaient par un port plus assidu que la moyenne, à savoir le Grand Nord (44 p. 100) et la province de Terre-Neuve-et-Labrador (60 p. 100).

Des tendances se dessinent

En 2001, à l'occasion d'un sondage national par téléphone, on a interrogé environ 4 000 personnes au sujet de leurs attitudes à l'égard des VFI et des gilets de sauvetage. Voici certaines des tendances décélées :

- la décision de porter un VFI est souvent fondée sur le niveau de risque en présence;
- la plupart des gens porteraient un VFI si le conducteur du bateau leur demandait;
- les personnes bien nanties et à scolarité élevée se targuent d'un meilleur contrôle sur leur environnement et justifient ainsi leur refus de porter un VFI;
- les femmes sont mieux sensibilisées à la sécurité que les hommes;
- la majorité des personnes interrogées appuierait le port obligatoire du VFI.

L'année suivante, des groupes de réflexion tenus dans les deux régions à taux élevé de port du VFI ont permis de comprendre encore mieux la situation. Les plaisanciers déclarant porter toujours ou presque toujours un VFI mentionnent, comme motifs de leur comportement, l'environnement (lacs de grande dimension, océan, air froid et température de

Décision basée sur le degré de risque appréhendé

L'enquête sur les attitudes, en deux parties, a permis d'établir des comparaisons détaillées. Selon l'une des attitudes très répandues, la décision de porter un VFI se fonde principalement sur le degré de risque perçu. Si le plaisancier croit que le risque est tolérable, il ne portera pas de VFI. Plus souvent une personne se livre à des activités de plaisance en toute sécurité, moins elle y percevra de danger et portera un VFI.

La majorité des Canadiens se situent quelque part au milieu d'un continuum

en navigation, lorsque l'on a des compétences solides la nécessité de porter un VFI même sans de fortes convictions quant à positive à l'égard du VFI, et ils expriment (70 p. 100) à manifester une attitude (80 p. 100) que ceux du reste du pays plaisanciers du Nord sont plus nombreux entre gilet de sauvetage et VFI, mais les majorités ne voyait pas bien la différence. Tout comme dans le reste du Canada, la 600 personnes vivant dans le Nord. L'automne 2002 avec un échantillon de à l'égard du VFI s'est achevée à l'enquête nationale sur les attitudes à appliquer.

le port obligatoire du VFI serait impossible à appliquer.

évaluation personnelle du danger. Bref, ou non un VFI devrait se fonder sur une responsabilité de la décision de porter les responsables de la sécurité de tous les croient que le conducteur du bateau est l'ensemble, les personnes interrogées directives parentales de longue date. Dans personne qui s'est noyée; et même des quasi-noyade ou le fait d'avoir connu une face à l'imprévu; une expérience de l'eau; le souci d'être prêt à faire



Le gilet de sauvetage est conçu de manière à mettre une personne inconsciente en position couchée sur le dos, et ce en quelques secondes seulement. Le vêtement de flottaison individuel (VFI) maintient hors de l'eau la tête d'une personne consciente en eaux calmes et il aide à se débrouiller et à surmonter en eaux rapides ou agitées. Le VFI n'est pas conçu dans le but de retourner sur le dos une personne inconsciente tombée à l'eau. (Revue SARSCENE, été 1998)

Tim Jones
Photo : Bruce Moffatt

Tim Jones a reçu l'un des cinq certificats de mérite en R-S décernés en 2003 par le Secréariat national de recherche et de sauvetage. La remise du prix s'est déroulée lors de l'Assemblée générale annuelle de l'équipe North Shore Rescue, à Vancouver, en juin dernier. M. Jones a apporté une contribution vitale à la formation de bénévoles en recherche et sauvetage (R-S) dans le cadre géographique extrêmement diversifié propre à la Colombie-Britannique. Parmi ses nombreuses tâches, il agit notamment à titre de coordonnateur du système de sauvetage par hélicoptère



au sein de son organisme. De gauche à droite : Ron Wood, maire du District of West Vancouver, Tim Jones, Barbara Sharp, maire de la City of North Vancouver, et Don Bell, maire du District of North Vancouver. À l'arrière-plan, on aperçoit deux des véhicules de sauvetage de l'équipe. ■

Activités à venir

Symposium annuel du Conseil canadien de la sécurité nautique

Du 25 au 28 septembre 2003
à Longueuil (Québec)

Les thèmes du symposium de cette année sont les suivants : les activités du groupe de travail sur les VEF; le point sur les travaux de la Garde côtière canadienne, à l'échelle nationale et régionale; une mise à jour au sujet de la carte de conducteur de bateau de plaisance; et bien d'autres sujets encore. Renseignements : www.csbc.ca/bnl/AnnualConference.bnl

Compétition internationale

de R-S (ISAR) 2003
Les 26 et 27 septembre 2003 à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)

Cette compétition annuelle réunit des équipes des gardes côtières auxiliaires des États-Unis et du Canada. Les activités de cette année visent à mettre à l'épreuve les capacités des bénévoles en ce qui concerne la planification, la communication et l'exécution d'une intervention de R-S en mer. Renseignements : www.ccsa.gc.ca/IR-S2003/webats_f.asp

Congrès SARSCENE 2003

Du 15 au 18 octobre 2003 à Kingston (Ontario)

Le Congrès de 2003 est présenté conjointement par le Secréariat national de recherche

et de sauvetage et la Police provinciale de l'Ontario, avec la collaboration de l'Association des bénévoles en recherche et sauvetage de l'Ontario. Renseignements : www.sns.gc.ca ou téléphoner au 1 800 727-9414.

55^e Conférence annuelle des Escadilles canadiennes de plaisance

Du 22 au 25 octobre 2003 à Saint John (Nouveau-Brunswick)

Le thème de cette année est Les Grandes Marées. La Conférence et l'Assemblée générale annuelle se tiendront à l'hôtel Delta Brunswick, tout près de nombreux centres d'intérêt et d'attraction. Renseignements : www.cps-ecp.ca/french/conf2003f.bml

Réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC)

Du 3 au 6 novembre 2003
Ottawa (Ontario)

Renseignements : www.cmnc-ccmc.gc.ca/En/onlinemenue.bml

Conférence sur l'action en cas d'urgence (Emergency Response 2003)

Du 17 au 20 novembre 2003 à Long Beach (Californie, États-Unis)

La conférence Emergency Response 2003 portera avant tout sur les moyens à prendre par les organismes de mesures d'urgence terrestre, aérienne et maritime pour mieux intégrer leur réaction dans les cas graves et gérer les missions nouvelles imposées

International Boating and Water Safety Summit (IBWSS)

Du 18 au 21 avril 2004 à Panama City Beach (Floride, États-Unis)

Le sommet en question est organisé par deux entités des États-Unis, le National Safe Boating Council et le National Water Safety Congress. Celui de cette année, le huitième, abordera presque tous les aspects de la sécurité nautique. Renseignements : www.safiboatingcouncil.org/summit/call.bml

Conférence hydrographique du Canada

Du 24 au 27 mai 2004
Ottawa (Ontario)

La conférence marquera 100 ans de réalisations en hydrographie. Le programme offre l'occasion de renouer avec l'enthousiasme des pionniers du domaine, de revoir les travaux remarquables des premiers hydrographes et de voir comment miser sur ces réalisations pour planifier l'avenir de la profession. Renseignements : <http://www.chc2004.com/main.php>

par les préoccupations croissantes du gouvernement des États-Unis en matière de sécurité intérieure. Renseignements : www.emergencyresponse2003.com

Correction :

Dans l'édition d'automne-hiver de SARSCENE (vol. 12, no 3), on indique erronément que le 413^e Escadron de transport et de sauvetage des Forces canadiennes a remporté le trophée Diamond de R-S la meilleure sur le plan de l'excellence globale. En réalité, le 413^e Escadron a gagné le prix de l'Esprit d'équipe, et c'est le 424^e Escadron de transport et de sauvetage, 8^e Escadre Trenton, qui s'est mérité le trophée Diamond. ■

Revivez SARSCENE 2002

Des vidéoclips de SARSCENE 2002 (dépôt de gerbe, cérémonie d'ouverture, Jeux, exposés, salon professionnel, séances de démonstration et banquet) sont maintenant

offerts en ligne au site www.snrs.gc.ca/site/SARSscene/workshop/2002/videos/

vidéomenu_L.asp.

Les intéressés peuvent commander des

bandes sonores des exposés en s'adressant au site contacte@cjbcrs.ca ou en téléphonant au (613) 824-2584. Une liste des exposés est affichée au site www.snrs.gc.ca (cliquer sur SARSCENE).

Secu-Retour - Registre

par Linda LeBlanc

La maladie d'Alzheimer est un trouble

cérébral dégénératif qui dénuit des cellules vitales du cerveau. Elle se produit habituellement chez les personnes âgées de plus de 65 ans, mais elle peut aussi toucher des adultes moins âgés. Chez les Canadiens de 65 ans et plus, un sur treize est atteint de la maladie d'Alzheimer ou d'une démence

connexe. Les personnes qui vivent avec cette maladie deviennent parfois incapables de reconnaître leurs endroits familiers, de communiquer ou de se rappeler leurs propres nom et adresse. Il peut leur arriver de quitter la maison, de perdre leur chemin et de s'égarer. De telles mésaventures sont sources de dangers pour les malades et d'inquiétudes pour les personnes qui s'occupent d'eux, mais il y a de l'aide pour tous ces gens.

Secu-Retour - Registre d'urgence

Alzheimer est un programme national conçu dans le but d'aider à retrouver les personnes

égérées et à les ramener à la maison en toute sécurité. Le Registre, élaboré par la Société Alzheimer du Canada en collaboration avec la Gendarmerie royale, réside au Centre d'information de la police canadienne et contient des renseignements critiques. L'inscription au programme est volontaire, son coût forfaitaire est de 25 dollars et chaque personne inscrite reçoit un bracelet et des cartes d'identité.

Pour obtenir des renseignements plus

détails au sujet du programme, veuillez vous adresser au bureau local de la Société Alzheimer, ou encore à la Société Alzheimer du Canada, soit par téléphone au 1 800 616-8816 ou en passant par le site Web www.alzheimer.ca/french/care/wandering-info.

Une séance d'information sur ce SARSCENE 2003.

Prix de leadership

Le major Grant Macdonald, de retour aux Forces canadiennes après un détachement de deux ans auprès du Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS), s'est vu

décerner une Prime au renouveau SM-CEMD en hommage aux qualités de chef dont il a fait preuve pendant sa participation à la mise sur pied d'un système intégré de R-S couvrant le Canada entier. Le texte accompagnant cette

récompense mentionne le travail du major



Le major Grant Macdonald

et les programmes des six ministères assumant des responsabilités en recherche et sauvetage. L'accomplissement de cette tâche a mené à un Programme de R-S mieux coordonné, plus rentable et plus apte à sauver la vie de personnes en détresse.

Le Répertoire des organismes de R-S est devenu interactif

Les groupes figurant au Répertoire des organismes de R-S du Canada

peuvent maintenant apporter des ajouts et des mises à jour aux renseignements les concernant, ou y supprimer des données incorrectes. Le répertoire permet aux organismes de R-S d'afficher des renseignements sur eux-mêmes et sur leur sphère de responsabilité ainsi que les noms et coordonnées de personnes-ressources. Les personnes désireuses d'inscrire leur organisme au Répertoire voudront bien téléphoner au SNRS (1 800 727-9414) afin d'obtenir un nom d'utilisateur et un mot de passe. Les groupes

déjà inscrits ont reçu les leurs par la poste.

Le site canadien Sécurité publique renseigne sur un vaste éventail de situations d'urgence

par Patrick Kennedy

Le portail de la Sécurité publique est un site Web du gouvernement du Canada, créé par des Canadiens à l'intention des Canadiens. Il offre un guichet unique d'accès à tout un



Canada, (613) 991-0645.

Pour plus amples renseignements, prière de téléphoner à Karen Savoye, directrice,

organisations non gouvernementales,

établiront des partenariats pilotes avec des

des 12 prochains mois, les coordonnateurs

secrétariat ou de sécurité publique. Au cours

vernementaux chargés des questions de

Solliciteur général du Canada, comporte

initiative coordonnée par le ministère du

Le portail de la Sécurité publique, une

emporter sur mon bateau? »

« Que dois-je

moyen d'activités et de jeux interactifs

enseigner la sécurité à vos enfants au

escroqueries et les usurpations d'identité;

vous protéger contre les fraudes, les

en matière de santé et de voyages;

accéder aux toutes dernières alertes

forêt, etc.;

de tremblement de terre, de feu de

apprendre quoi faire en cas d'inondation,

voir région et partout au pays;

vérifier les avis météorologiques dans

des rappels de produits et de véhicules;

trouver des données à jour au sujet

aux allergies;

aliments retirés de la vente et les alertes

vous renseigner sur les tout derniers

à faire face à une situation d'urgence;

vous préparer, vous-même et votre famille,

lorsque l'on est attaqué par un ours;

barbecue et le comportement à adopter

ait, par exemple, le camping, la cuisine au

la sécurité pendant les activités de plein

noter des conseils importants au sujet de

chemin d'évacuation;

incendies et la planification d'un

vous informer sur la prévention des

En consultant le site

sauvetage et sur la préparation aux urgences.

compris des conseils sur la recherche et le

événement de renseignements sur la sécurité, y

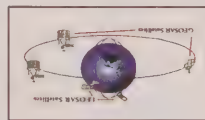


Figure 2 : Constellation LEO et GEO de satellites.

retransmission des signaux et de l'identification de l'utilisateur constant un progrès remarquable, mais le système était incapable de

calculer automatiquement le lieu d'origine du signal, ce que permettait le LEO-SAR. Il est possible, cependant, d'intégrer aux balises de 406 MHz la fonction de localisation en l'ajoutant au signal de détresse. Cette opération peut se faire facilement si un récepteur de radio-navigation, par exemple, un GPS, est relié ou incorporé à la balise de détresse. Le recours à ces balises devient de plus en plus courant à mesure que baisse le coût de l'intégration du GPS.

Ce système GEOSAR souffre encore de quelques limites puisque le signal de la balise, pour se rendre, doit compter sur une ligne directe de vision vers un des satellites. Dans certaines situations de détresse, cette ligne de vision est impossible à réaliser, notamment dans les régions polaires, ou lorsqu'un avion s'écrase sur le mauvais flanc de montagne ou dans une vallée profonde, ou encore lorsque le rayon d'une balise maritime est bloqué par la superstructure du bateau.

MEOSAR

Dans le but de relever encore plus le rendement du système, les autorités prévoient maintenant faire transporter des charges utiles de 406 MHz par les satellites de navigation de l'avenir tels que le GPS, aux États-Unis; le Glonass, en Russie; et le nouveau système européen Galiléa (figure 3). Ces satellites, en orbite moyenne terrestre à environ 20 000 km, seront connus sous le nom de MEOSAR. Chaque constellation



Figure 3 : Satellites d'aide à la navigation orbitant à moyenne altitude, tels les systèmes GPS, Glonass et le tout nouveau Galiléa.

les pôles et comportant différents angles de vision de façon que les satellites « voient » la Terre entière. Le système MEOSAR pourrait détecter et localiser automatiquement toutes les balises de 406 MHz actives dans le monde et déterminer exactement le moment de l'activation et de la désactivation de chacune de ces balises.

Ce système MEOSAR offrirait le meilleur service possible d'alerte et de localisation dans le monde entier, et il fera l'objet de démonstrations au cours des quelques prochaines années. Si les démonstrations confirment la viabilité du système, ce dernier sera mis en œuvre dans les cinq à dix années suivantes. Lorsque la réception satellite des vieilles balises de 121,5 MHz prendra graduellement fin, tel que prévu, à partir de 2009, il y aura déjà un autre système en fonctionnement et il offrira des services de loin supérieurs.

*COSPAS-SARSAT est le système international de satellites lancé par le Canada, la France, les États-Unis et l'ancienne URSS en 1982. Il capte les signaux émanant des balises de détresse et transmet la position de la balise aux autorités en matière de sauvetage. Jim King est directeur des Grands programmes de communication par satellite au Centre de recherches sur les communications Canada, un laboratoire de recherche d'Industrie Canada. ■

Le Registre des balises de détresse sauve des vies partout dans le monde

Jusqu'à maintenant, les balises de détresse ont permis de sauver la vie de plus de 15 000 personnes dans le monde entier et il est sûr qu'elles en sauveront encore plus grâce à l'avènement de la nouvelle base de données du Registre

canadien des balises. Les balises de détresse sont de trois types :

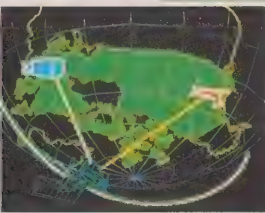
- l'émetteur de localisation d'urgence (ELT), utilisé à bord des aéronefs;
- la radiobalise de localisation des sinistres, utilisée sur les bâtiments en mer;
- la radiobalise de localisation personnelle (BLP), utilisée au sol.

À l'heure actuelle, le Canada est le seul pays au monde à s'être doté d'une base de données en ligne de registre des balises de détresse, et aussi l'un de seulement 17 pays à posséder une base de données concernant les propriétaires de balises. Les États-Unis travaillent à l'élaboration de leur propre base de données, qui devrait entrer en fonctionnement à l'été 2003. En outre, des efforts sont en cours afin de créer une base de données mondiale de registre des balises de détresse, laquelle sera mise à la disposition des organismes de R-S de la planète entière.

Lorsqu'une balise est activée au Canada, qu'elle soit déclenchée par une personne en détresse ou actionnée automatiquement lors d'un écrasement, un signal est envoyé à l'un des satellites en orbite autour de la Terre, et ce satellite retransmet le signal au Centre canadien de contrôle des missions situé à Trenton, en Ontario. Dès la réception du signal et du code-balise, le nom de sauvetage décode le message afin de trouver le nom du propriétaire et les coordonnées de contact en cas d'urgence. Ces renseignements permettent aux sauveteurs de téléphoner à la personne-ressource indiquée, de voir s'il y a effectivement urgence avant de lancer une intervention coûteuse.

Quiconque possède une balise à code canadien peut maintenant l'enregistrer en direct dans la base de données en passant par le site Web <http://beacons.nss.gc.ca> (voir en page 7 l'information).

Les satellites en orbite autour de la Terre capent les signaux de détresse lancés d'une balise et les transmettent au Centre canadien de contrôle des missions à Trenton (Ontario), où le personnel détermine s'il faut une intervention de sauvetage.



Nouvelle orbite pour les satellites de R-S

LES NOUVELLES BALISES DE 406 MHz PEUVENT REPERER L'ORIGINE D'UN SIGNAL DE DÉTRESSE DANS UN RAYON DE DEUX KILOMÈTRES ET AVEC 10 FOIS PLUS D'EXACTITUDE QUE LES ANCIENNES BALISES. LES TOUT DERNIERS SATELLITES À ORBITE MOYENNE TERRESTRE (MEOSAR) OFFRONT UNE COUVERTURE MONDIALE TOTALE EN TEMPS RÉEL.

par Jim King

Depuis les tout débuts, il y a plus de 20 ans, le système de satellites de R-S COSPAS-SARSAT* a fait l'objet d'améliorations constantes afin de pouvoir fournir plus rapidement de meilleurs services aux aviateurs, aux marins et aux utilisateurs de terre. Le système de satellites renseigne les autorités de la R-S au sujet des appels de détresse et de leur lieu d'origine et ce, même lorsque l'utilisateur de la balise n'a pas la moindre idée de l'endroit où il se trouve. COSPAS-SARSAT a déjà aidé à sauver plus de 15 000 vies dans le monde entier. Parmi les caractéristiques ajoutées au système initial, il faut mentionner le recours à de nouvelles balises de détresse de 406 MHz, lesquelles sont de loin supérieures aux anciennes balises de 121,5 ou 243 MHz. Environ 300 000 de ces nouvelles balises sont maintenant déployées et il reste en service 600 000 balises de l'ancien type. Les balises de 406 MHz permettent au système de calculer l'origine du signal automatiquement et avec 10 fois plus d'exactitude (dans un rayon de deux kilomètres) et de déterminer l'identité de l'utilisateur. En comparaison, les anciennes balises des années 1960 ne donnaient qu'une localisation approximative (dans un rayon de 20 kilomètres) et ne permettaient pas d'identifier l'utilisateur parce que le signal (« wow, wow, wow ») était le même pour toutes les balises. En outre, les appareils de 406 MHz offrent une couverture mondiale de toutes les balises actionnées sur la Terre, puisque les signaux des balises sont stockés dans le satellite et retransmis à chaque station terrestre pendant que le satellite se déplace en orbite autour de la Terre.

LEOSAR

Le système COSPAS-SARSAT initial des années 1980 se composait d'une



Figure 1 : Satellites COSPAS-SARSAT en orbite polaire à basse altitude.

constellation de quatre satellites en orbite basse polaire et portait le nom de système LEOSAR (figure 1). Il fournissait des services aux balises

de 121,5, 243 et 406 MHz. Le système fonctionnait bien, et il continue d'opérer aujourd'hui, mais

il est sujet à des retards inhérents, pouvant aller de quelques minutes à plusieurs heures, dans la détection et la retransmission des signaux de détresse parce que les satellites à faible altitude (environ 1 000 km) ne voient qu'une

partie de la Terre, un moment après l'autre, en circulant autour de la planète. Le système LEOSAR n'a pas pu être beaucoup amélioré pour les balises de 121,5 et de 243 MHz à cause des limites techniques de ces balises et des bandes de fréquence correspondantes.

GEOSAR

Pendant les années 1990, le système à balises de 406 MHz a été amélioré en ajoutant des répéteurs de 406 MHz aux nouveaux satellites en orbite géostationnaire terrestre à 36 000 km (figure 2). Ces satellites, appelés GEOSAR,

visualisent en permanence une zone immense et fixe de la Terre et permettent d'éliminer les retards de retransmission des signaux des balises de détresse de 406 MHz. Cette rapidité de la

Le saviez-vous?

- Selon un sondage mené en 2002 par le Conseil de COSPAS-SARSAT, il y a aujourd'hui environ 314 000 balises de détresse de 406 MHz utilisées dans le monde entier, soit le double du nombre recensé en 1997.
- Il y a 29 fabricants de balises de 406 MHz et, en 2002, ils en ont produit 46 058.
- En 2002, il s'est fabriqué un nombre plus grand de radiobalises de localisation des sinistres (RLS) que le nombre total combiné d'émetteurs de localisation d'urgence (ELT) et de balises de localisation personnelle (BLP) produits. Il est sorti des usines 5 666 ELT (12 p. 100) et 12 094 BLP (26 p. 100).
- Parmi les 314 000 balises de détresse en utilisation à 406 MHz, il y a 23 516 ELT, 24 663 BLP et 265 821 RLS.
- Le cycle de vie normal d'une balise de 406 MHz est de 10 ans. D'après ce cycle et les données concernant la production de balises depuis 1992, on constate qu'environ 16 600 balises ont été retirées du service en 2002.



ou autorisé, par exemple, la plongée en eaux contaminées pour récupérer les corps de victimes. Ces opérations peuvent aider à rassurer les familles endeuillées et à recueillir des renseignements critiques pour les médecins légistes. ■

Préparation aux tsunamis dans la région du Pacifique

Le projet de recherche sur les tsunamis, exécuté par le ministère des Pêches et Océans, a commencé en 2001 et vise la

Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (CCCCS) d'obtenir des renseignements plus exacts en vue de sauver des vies.

Le registre est maintenant conçu de manière à ce que des données actuelles, exactes et faciles d'accès soient mises à la disposition des CCCCOS. Autrefois, les données téléchargées par les CCCCOS étaient parfois corrompues et incorrectes parce que la base de données avait plus de trois ans et connaissait souvent des difficultés techniques. Avec la nouvelle base, les données s'obtiennent plus rapidement et plus facilement et les CCCCOS sont assurés de recevoir les renseignements les plus exacts et les plus actuels qu'il leur faut pour exécuter des interventions de R-S efficaces.

Le nouveau registre des balises de détresse offre un avantage supplémentaire en ce qu'il permet au propriétaire de la balise d'épargner du temps. En effet, avec le nouveau système, le propriétaire peut lui-même plutôt que de devoir acheminer les données au SNRS et attendre la fin des trois jours de la période de traitement. Ainsi, les CCCCOS ont toujours accès aux renseignements les plus à jour.

L'enregistrement d'une balise et la mise à jour ou la modification des données peuvent se faire par l'entremise du site Web <http://beacons.nss.gc.ca>. ■



Financées par le FNI, les améliorations apportées au Registre canadien des balises de détresse font épargner du temps aux propriétaires de balises et aux centres de coordination des opérations de sauvetage.

Améliorations apportées au Registre des balises de détresse

Il est probable qu'un événement de ce type se produira dans les siècles à venir, et la recherche entreprise dans le cadre du projet a pour but de trouver des moyens d'en atténuer les effets en formant des équipes de R-S préparées à intervenir. Le projet comporte un volet d'information du public au sujet des risques de tsunami, ainsi que l'élaboration de plans et de voies d'évacuation qui permettront de protéger la sécurité des navigateurs. ■

L'édification de la base de données du Registre canadien des balises de détresse est devenue une réalité au début de 2000 au moment de son approbation à titre de projet du FNI. Achievées entre 2000 et 2002, les améliorations apportées à la base de données informatiques permettent au Centre canadien de contrôle des missions (CCCM) et aux

Bobbie, l'embarcation de sauvetage

Extrêmement populaire dans l'ouest du Canada, Bobbie, l'embarcation de sauvetage, sert à enseigner la sécurité nautique aux enfants.



Le programme « Bobbie, l'embarcation de sauvetage », mis en œuvre par la Garde côtière auxiliaire canadienne, région du Pacifique, fait des vagues dans l'Ouest du pays à titre de programme de prévention des cas de R-S. Il s'adresse aux enfants, qu'il initie à la sécurité nautique.

Basé sur un programme en usage aux États-Unis, Bobbie est un robot animatronique téléguidé, monté sur roues, qui servira à enseigner la prévention des accidents sur l'eau et la sécurité nautique. Les séances d'initiation se donneront lors des salons nautiques, dans les écoles et les hôpitaux et à l'occasion d'autres activités de groupe dans toute la région du Pacifique.

Au festival maritime *Marine Fest* de Nanaimo, en Colombie-Britannique, Bobbie a connu un franc succès auprès des enfants en dirigeant ses jets d'eau sur la foule et en partant avec les petits sur le chemin du défilé d'ouverture.

Jusqu'à maintenant, le projet Bobbie est financé par la Garde côtière auxiliaire canadienne, région du Pacifique, et par un don de la compagnie Buoy-o-Boy. Le FNI se chargera de financer la prochaine étape du projet pendant trois ans. ■

www.nss.gc.ca/site/new/SAHInitiatives/index_f.asp

Innovation au sol, en mer et dans les airs

Les six projets qui
suivent sont financés
par le Fonds des
nouvelles initiatives
(FNI) de R-S.

Instruments de cartographie et de visualisation pour la GRC

Dans le cadre d'un projet du FNI pour

2003, la GRC est en train de créer des outils de visualisation et de cartographie qui rehausseront l'efficacité des opérations de recherche. Le tout prend la forme d'un programme d'affichage sur ordinateur personnel qui permet de montrer des cartes numériques superposables produites par les systèmes d'information géographique (SIG), en survol.

Les administrateurs d'opérations de

recherche pourront évaluer le terrain et l'évaluation d'une zone de recherche donnée. Les cartes superposables, que l'on peut ajouter ou enlever, leur permettront de visualiser des configurations de données correspondant exactement à telle ou telle intervention de recherche. L'indicateur cartographique permettra également de repérer et marquer des emplacements critiques tels que les lieux de danger, les indices, les zones attribuées, etc.

Le programme d'affichage est coordonné avec les méthodes de planification et d'exécution des recherches. De cette façon, par exemple, une région cernée par l'administrateur sera automatiquement mesurée et on pourra rapidement obtenir et imprimer la liste des adresses résidentielles correspondantes. La séquence des opérations de recherche se déroulera jusqu'à la dernière évaluation et, à ce moment-là, le système permet d'ajouter à la base de données locale le récit complet de la recherche effectuée et de l'imprimer pour s'ajouter aux leçons déjà apprises.

L'ordre partout au Canada. ■

Au départ, le projet visait les recherches en milieu urbain, mais on l'a adapté afin qu'il puisse servir aux recherches en milieu rural, à la recherche de preuves et à certaines opérations de lutte contre la criminalité et d'évacuation en cas d'urgence. Le programme devrait être prêt à fonctionner en 2006 et la GRC espère pouvoir l'offrir gratuitement aux services de maintien de

Transports Canada – Une balise bon marché pour l'aviation générale

COSPAS-SARSAT ayant annoncé l'élimination graduelle, d'ici février 2009, des balises de détresse de 121,5 MHz, Transports Canada réalise un projet d'élaboration d'une nouvelle balise peu coûteuse de 406 MHz pour l'aviation générale. Ce projet de R-D, financé par le Fonds des nouvelles initiatives de R-S, au Secréariat national de recherche et de sauvetage, est administré par le Centre de développement des transports, à

Transports Canada. Le marché de l'aviation générale, un marché plutôt sensible aux prix, hésite à passer aux balises de 406 MHz en raison de leur coût plus élevé. En effet, certaines des balises de 406 MHz en vente aujourd'hui peuvent coûter jusqu'à 3 000 dollars, installation comprise. La première étape du projet a comporté l'étude de la possibilité de produire des EIT de 406 MHz à un prix comparable à celui des EIT de 121,5 MHz. Il s'est agi notamment d'étudier les éléments techniques des téléphones cellulaires, ainsi que la technologie du GPS, afin de voir s'ils pourraient être

intégrés à la conception d'EIT moins coûteux. Les résultats obtenus se sont révélés positifs et les chercheurs sont passés à l'étape de suivi menant à l'élaboration de la nouvelle balise. La balise bon marché de 406 MHz, certifiée par COSPAS-SARSAT cette année, est en attente de l'approbation à la norme TSO-C126. Cette approbation est un préalable obligatoire à l'installation et à l'utilisation de la nouvelle balise dans les aéronefs. Pour plus amples renseignements, on peut s'adresser à Howard Postlins (514-283-0034; postlins@tc.gc.ca), au Centre de développement des transports. ■

GRC – Meilleure sécurité en plongée grâce à une formation nouvelle et à du matériel nouveau

Les équipes de plongée sous-marine de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) ont maintenant accès à une formation améliorée et standardisée, grâce à un projet réalisé en 2001 et financé par le FNI.

Le projet avait pour but d'acheter du matériel d'utilisation courante et de former tous les spécialistes en plongée et de former de la GRC de manière à rehausser leurs compétences à une norme uniforme, afin de réduire les risques de mortalité et de blessure. Cette formation enrichie permet de protéger la santé des plongeurs et d'assurer leur sécurité. Dans la foulée de cette nouvelle formation, la GRC est maintenant en mesure d'exécuter des opérations pour lesquelles, auparavant, son personnel n'était pas formé.

on de participants res au Plan civil antion en cas d'urgence

province recevront cette formation. La réaction reçue à ce jour exprime une approbation totale de ce genre de formation polyvalente et d'aide au perfectionnement.

Les bénévoles ne sont pas là pour prendre la place des préposés spécialisés en services d'urgence. Les équipes CEF répondront aux appels en d'aide et d'appui en accomplissant des tâches simples et non techniques qui accaparent inutilement les spécialistes, comme diriger la circulation automobile. Les tâches des équipes de CEF pourraient comprendre la pose de dispositifs de blocage, la protection des périmètres et, dans le cas de feux d'herbe, le remplissage des extincteurs dorsaux.

Souvent, les bénévoles de R-S réagissent à des événements de grande envergure et les autorités leur font éventuellement appel. En 2000, lors de la tornade qui a ravagé Pine Lake, les bénévoles ont reçu mission de repérer et fermer les réservoirs à gaz propane. Il y a là un exemple parfait de CEF.

Les rôles que peuvent remplir les bénévoles de R-S bien formés lors de calamités en temps de paix sont trop nombreux pour en donner la liste dans le présent article. La capacité de ces personnes à réagir avec assurance et savoir-faire pourra être garantie à condition qu'on leur offre une formation de base supplémentaire en plus des cours ordinaires de R-S.

SAR Alberta prévoit offrir le cours CEF à tous les groupes de R-S de la province. Chaque bénévoles suivra un stage de deux jours et recevra un manuel, un gilet orange et un casque protecteur dont la couleur sera choisie de manière à ce que l'on puisse reconnaître facilement ces auxiliaires lors des situations d'urgence.

Le cours sera éventuellement mis à la disposition des autres provinces par le biais de stages de formation des formateurs. Les personnes intéressées pourront se procurer le manuel en s'adressant à SAR Alberta.

Pour plus amples renseignements, prière de s'adresser à Paul Olmstead à l'adresse polmstead@compuserm.ab.ca

Paul Olmstead est administrateur des opérations de recherche auprès des services de police d'Edmonton, formateur en R-S et élaborateur de matériel didactique pour SAR Alberta. ■

Le cours CEF comble l'écart fréquent entre organismes dans toute collectivité.

auront, évidemment, plus de possibilités d'acquiescer de la formation à des rôles qui ne sont habituellement pas reliés à la R-S. En outre, elles seront appelées plus souvent à la ressource.

Le recours accru aux groupes de R-S aura pour effet d'empêcher les bénévoles d'oublier leur formation et de perdre leurs habiletés entre deux interventions trop éloignées l'une de l'autre dans le temps. Il ne faut pas oublier que les bénévoles de R-S sont des personnes débordantes d'énergie qui ont la volonté et le temps de participer à des interventions. L'importance de conserver les équipes en état d'activité et de motivation est l'une des raisons principales ayant donné lieu au cours CEF, et cette formation répond à la nécessité d'entretenir une ressource précieuse et niche en possibilités.

En outre, les équipes de R-S offrent leurs services aux autorités dans le cadre d'un accord global. Elles sont comprises de spécialistes, bien organisées, et leurs membres possèdent tous des compétences élémentaires en soins d'urgence et en communication.

Matières du cours CEF

Voici certains des sujets traités dans le cours CEF :

- les trousseaux de sécurité personnelles, domiciliaires et routières
- les marchandises dangereuses
- les évacuations
- les centres de premiers soins et de triage
- les catastrophes naturelles telles qu'inondations et tornades
- les outils disponibles en cas de catastrophe
- les barrages routiers et le contrôle de la circulation
- les circuits de recherche
- l'arrêt des services d'utilité publique

Ces domaines sont segmentés en catégories, par exemple, traitement des animaux domestiques et du bétail, arrêt de l'électricité ou du gaz, etc. Les stagiaires suivent un cours d'appoint sur divers sujets dont les techniques élémentaires de nouage et d'évacuation de blessés à l'aide de civières-corbeilles ou de sièges et faisant intervenir plusieurs sauveteurs. En Alberta, le cours est donné par des membres d'équipe de R-S qui s'occupent déjà des cours élémentaires de R-S et possèdent un bon nombre d'années d'expérience en R-S. Les personnes intéressées à suivre le cours doivent passer par un processus d'inscription. La province compte actuellement 14 formateurs et en ajoutera 10 de plus cette année. Jusqu'à maintenant, le cours CEF s'est donné dans un certain nombre de collectivités de l'Alberta, toujours avec l'aide des services d'incendie et d'intervention d'urgence de la localité. Si les choses se passent comme prévu, toutes les équipes de la

Format volontaire d'intervention



par Paul Oimstead

Le cours d'intervention civile en cas d'urgence (Civil Emergency Response ou CER, Alberta) est conçu dans le but de préparer toutes les équipes de bénévoles formés en R-S dans la province à venir en aide aux autorités dans le cas de catastrophes, d'origine humaine ou naturelle, susceptibles de se produire en temps de paix.

Toutes les équipes de recherche et sauvetage de l'Alberta suivront éventuellement le cours d'intervention civile en cas d'urgence (Civil Emergency Response ou CER), une formation qui leur permettra d'aider efficacement lors des catastrophes en temps de paix.

Le cours CER vise l'acquisition de connaissances et de compétences de base dans de nombreux domaines de l'intervention en cas de catastrophe et il a pour but de donner aux bénévoles déjà formés en R-S l'occasion de se sensibiliser et de s'informer au sujet de tout ce qui pourrait leur être utile s'il se produisait un désastre ou une urgence grave. Cette formation complète-mentaire influera de diverses façons sur le milieu des services d'urgence. Tout d'abord, les autorités auront à leur disposition un bassin de ressources beaucoup plus vaste auquel elles pourront puiser en fonction des circonstances. En second lieu, les équipes de R-S se verront confier des tâches beaucoup plus variées et elles

animal convoité. Le chasseur est alors susceptible de s'enfoncer loin dans la forêt, de quitter les sentiers et de suivre divers en terrain inconnu. Certains chasseurs, refusant d'admettre qu'ils sont égarés, continueront de marcher au hasard en essayant de retrouver le chemin de leur camp. L'expérience le montre, le chasseur parcourt des distances plus longues à partir de l'endroit où on l'a vu pour la dernière fois. D'après Ken Hill, expert en comportement des personnes égarées, « en interrogeant les chasseurs, on se rend compte qu'ils font souvent une distinction importante entre le fait de se perdre et celui de simplement 'prendre la mauvaise direction' ».

Les chasseurs sont surtout des hommes jeunes que l'on croit mieux outillés, mentalement et physiquement, pour se débrouiller en nature sauvage. Toutefois, selon l'étude de Ken Hill sur le comportement des personnes égarées, les chasseurs âgés de plus de 65 ans demeurent tout aussi capables de s'orienter en forêt. De fait, on a constaté que les chasseurs, jeunes comme vieux, avaient tout autant de chances les uns que les autres de retrouver leur chemin après s'être perdus dans les bois.

L'âge n'est pas le seul facteur en cause dans les cas de chasseurs égarés. M. Rodgers explique que « tout tient aux connaissances, aux habiletés et au degré de préparation. Étant donné que les chasseurs rejettent souvent comme impossible l'idée qu'ils puissent se perdre, ils sont les moins enclins à se préparer à une telle éventualité. De fait, nombre d'entre eux ne se préparent même pas convenablement à l'environnement dans lequel ils vont s'enfoncer, et c'est ainsi qu'ils s'égareront ».

Bien des opérations de recherche sont rendues nécessaires parce que des chasseurs sont mal équipés, n'ont pas suffisamment de provisions et connaissent mal le terrain. Les données sur la question sont limitées, mais elles montrent que la plupart des chasseurs égarés ont besoin d'équipes de chercheurs pour se sortir du pétrin et de temps aux chercheurs avant de trouver le véhicule du chasseur, et encore plus avant de retrouver le chasseur lui-même.

M. Rodgers conclut en disant que les améliorations apportées au programme de formation des chasseurs en Nouvelle-Écosse ont porté fruit, car aucune opération de recherche n'a été nécessaire depuis sept ou huit ans. ■

suite de la page 3

LA GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE (GCAC) FÊTE 25 ANNÉES DE SÉCURITÉ NAUTIQUE ET DE RECHERCHE ET SAUVETAGE EN MER



En 2003, la GCAC atteint 25 années de service et de dévouement exemplaires. Ses près de 5 000 membres et 1 500 bateaux offrent un service humanitaire, 24 heures sur 24, et aident à prévenir les pertes de vie et les blessures.

Pour marquer l'anniversaire, on célébrerait le 9 août 2003 à Fort Henry, à Kingston en Ontario, un jubilé d'argent exactement après la création du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime.

Comment le chasseur peut aider ou nuire à la R-S

En Nouvelle-Écosse, une personne sur dix se livre à des activités de chasse. C'est ce qu'affirme Tony Rodgers, directeur exécutif de la Nova Scotia Anglers and Hunters Association et un administrateur d'opérations de recherche qualifié de la NASAR.



Les programmes améliorés de formation des chasseurs aident à réduire le nombre d'interventions de recherche, comme on peut le constater dans la Nouvelle-Écosse où aucune intervention de ce genre pour retrouver un chasseur égaré n'a eu lieu depuis sept ou huit ans.

Selon M. Rodgers, un bon nombre des équipes de R-S de la province sont composées de chasseurs actifs, d'anciens chasseurs ou de conjoint(e)s de chasseurs. Le fait prend de l'importance pendant les opérations de recherche puisque ces personnes mettent à contribution leurs habiletés et leurs connaissances de chasseur et qu'elles sont capables de penser en chasseur tout en agissant comme chercheur et, en outre, elles n'ont pas peur en forêt. Leur connaissance du territoire peut faire toute la différence entre une recherche relativement rapide et une recherche prolongée.

M. Rodgers souligne que la qualité de la formation en matière de chasse est l'un des attributs qui déterminent le succès relatif d'un chercheur. Les chasseurs sont habituellement bien préparés à faire face à des problèmes éventuels. En effet, la loi exige qu'ils portent un gilet et un chapeau orange, afin d'être bien visibles de tous les côtés, et qu'ils soient munis d'allumettes à l'épreuve de l'eau, ainsi que d'un couteau ou d'une hache et d'une boussole dont ils savent se servir. De plus, la plupart des chasseurs transportent une carabine et ils peuvent en tirer trois coups successifs pour signaler une situation de détresse et aider ainsi les chercheurs du point de vue visuel et auditif. Même dans le cas où le chasseur est incapable de bouger ou de signaler sa présence, ses vêtements de couleur vive facilitent la tâche aux chercheurs, que la recherche se fasse par voie terrestre ou par les airs. Malheureusement, tous les scénarios ne se déroulent pas aussi aisément.

Comportement du chasseur égaré

Il peut facilement se produire des accidents de chasseur égaré dans l'enthousiasme de la poursuite d'un

suite à la page 4

La connaissance que le chasseur a de la forêt est un atout pendant les recherches, mais, fait ironique, un chasseur égaré est tout particulièrement difficile à retrouver.

ADAPTION DU SIG À LA RSS

par Gerry Delorme

En raison de la complexité du Système d'information géographique (SIG), il faut souvent faire appel à des spécialistes pour programmer les interventions de RSS. Aujourd'hui, au Manitoba, un effort de collaboration entre le Bureau du commissaire aux incendies, la GRC et un expert du SIG a mené à la mise au point d'une application qui aidera à planifier et exécuter ce genre d'intervention. La nouvelle application, élaborée par un bénévole de RSS travaillant dans le domaine de la conservation de l'eau, est basée sur le programme Arcview de l'Institut de recherche pour l'environnement, un programme SIG qui répond aux normes de l'industrie et qui permet d'ajouter des outils par le biais d'un dialogue adapté.

Cette application se distingue des autres en ce qu'elle est conçue entièrement pour répondre aux besoins de la RSS. Le langage de ses commandes et fonctions a été modifié, passant de la terminologie technique du SIG à une terminologie bien connue des administrateurs d'opérations de recherche et des intervenants en R-S. Grâce à la nouvelle application, l'utilisateur peut créer des trajets de recherche, définir un nombre d'opérations et celles du système national de référence cartographique; créer et suivre des indices; télécharger les données de GPS en amont et en aval; et produire des cartes. L'application permet aussi d'effectuer la planification préliminaire des interventions faisant appel au GPS et elle aide ainsi à prévoir les périodes d'erreurs nombreuses dans les transmissions par satellite. Les utilisateurs qui n'ont pas l'expérience du SIG peuvent apprendre vite (deux jours de formation suffisent) à se servir efficacement des outils de RSS.

L'application donne

des opérations de recherche de grandes quantités de renseignements qui les aident à prendre des décisions et à accélérer le déploiement des chercheurs dans la zone visée. Le recours à des données telles que la couverture terrestre par satellite et les photographes aériennes permet de planifier les interventions à l'aide d'une information détaillée au sujet des conditions à prévoir.

Comme l'explique Scott Kerbis, coordonnateur de la RSS au Bureau du commissaire aux incendies du Manitoba : « Il nous fallait habituellement une heure ou deux pour remettre une bonne carte aux chercheurs. Maintenant, nous pouvons obtenir des cartes qui correspondent à une intervention de recherche, et planifier les opérations, avant de nous rendre sur place ».

Pour plus amples renseignements, prière de s'adresser à Scott Kerbis, soit par téléphone, au 1 204 726-6855, ou par courriel à kerbis@fire.ca. Gerry Delorme est pompier et membre du groupe d'incendie et sauvetage de Gladstone et il participe activement au programme de RSS mis en œuvre par le Bureau du commissaire aux incendies du Manitoba. ■



La coordination des activités de recherche est rendue plus facile par ce nouveau programme SIG élaboré par un bénévole de R-S.

Tous les membres de l'équipe cycliste de R-S portent un uniforme facile à reconnaître et géographiques; et de perfectionner leurs compétences en cyclisme, leur conditionnement physique et leurs aptitudes au travail d'équipe. Tous les membres apportent une contribution substantielle au groupe en s'astreignant fois par mois. Dans notre équipe, la formation se poursuit toute l'année.

Avantages apportés par l'équipe de cyclistes de R-S

Nous voyons maintenant que l'équipe de cyclistes de R-S est un ajout précieux à notre organisme. Elle a participé maintes fois à des recherches non seulement dans l'arrière-pays, mais aussi en milieu urbain, pour retrouver des enfants ou d'autres gens égarés. La vitesse accrue à laquelle les sauveteurs à vélo peuvent effectuer le balayage de pistes, la reconnaissance du terrain et bien d'autres fonctions aide les administrateurs d'opérations de recherche à planifier les plans qu'ils mettent ensuite à la disposition des chercheurs à pied. Les manœuvres de redéploiement dans d'autres zones de recherche se font rapidement avec des chercheurs tous fin prêts à verrouiller leur vélos et à chercher à pied, le cas échéant. Les bicyclistes peuvent circuler dans des endroits fragiles où il est possible que les VTT soient interdits et elles peuvent aussi, en

Au fil du temps et de la sensibilisation grandissante des gens à l'utilité d'équipes cyclistes de R-S comme participantes bénévoles aux interventions de R-S, il se créera de plus en plus de ces groupes. Nous espérons sincèrement que les nouveaux venus feront part de leurs idées à tous les organismes de R-S, afin de faciliter la formation d'un nombre toujours grandissant de ce genre d'équipes partout au pays et dans le monde. Nous tenons enfin à remercier nos partisans de la région de Calgary, sans lesquels l'équipe de R-S à vélo de montagne n'aurait jamais vu le jour. Vous pouvez visiter le site Web de CALSARA à www.calsara.com ou joindre le chef d'équipe au bikecanadaleader@calsara.com. Bonne recherche et rappelez-vous toujours que le 'côté caoutchouc va en dessous' ! ■

Formée à l'automne 2000, l'équipe de recherche à vélo de montagne de la Calgary Search and Rescue Association compte plus d'une douzaine de membres.

innovation



avec l'équipe de recherche à vélo de montagne de Calgary

par la Calgary Search and Rescue Association Mountain Bike Search Team (CALSARA)

L'idée d'utiliser des vélos de montagne pour les interventions de recherche est loin d'être nouvelle. De fait, dès sa

fondation, il y a dix ans, la CALSARA envisageait la création d'une équipe de cyclistes tout terrain capables de participer aux interventions de recherche au sol. C'est seulement à l'automne 2000, cependant, que s'est formée effectivement une équipe de travail sur le vélo de montagne afin d'étudier et de mettre à

l'épreuve la validité de la recherche en montagne à bicyclette. Les membres de l'équipe, tous des enthousiastes du vélo de montagne, ont passé de longues heures à débattre, étudier, mettre en pratique et formaliser les façons dont un cycliste pourrait participer à la recherche de personnes égarées. Les plus de 12 membres de l'équipe actuelle, après presque trois ans de travail, continuent de définir des moyens de perfectionner leurs techniques de recherche.

Calgary, une ville de près d'un million d'habitants, est dotée d'un réseau élaboré de sentiers et de parcs municipaux en plus de se trouver en plein milieu d'un immense territoire parsemé d'autres d'activités récréatives, comme la région de kamanaskis, et quelques parcs nationaux. Les organismes locaux d'attribution des missions sont ravis de constater notre intérêt à créer une équipe de cyclistes de montagne, y voyant la possibilité d'une ressource vitale propre à rehausser les activités de R-S. Vu la grande population d'adeptes du plein air, qui exploient déjà les sentiers et parcs municipaux, et des nombreux randonneurs, à pied et à cheval, campeurs, amateurs de VTT, etc., qui tirent plein parti de ces « terrains de jeux en plein air », il est plus que probable qu'une ou deux personnes s'égarent de temps à autre dans la nature. L'existence d'une équipe bien formée de spécialistes de R-S à vélo de montagne, dont les membres sont toujours prêts à rechercher efficacement ces personnes égarées, permettrait d'obtenir plus rapidement des résultats heureux.

Envergure du défi

Calgary, une ville de près d'un million d'habitants, est dotée d'un réseau élaboré de sentiers et de parcs municipaux en plus de se trouver en plein milieu d'un immense territoire parsemé d'autres d'activités récréatives, comme la région de kamanaskis, et quelques parcs nationaux. Les organismes locaux d'attribution des missions sont ravis de constater notre intérêt à créer une équipe de cyclistes de montagne, y voyant la possibilité d'une ressource vitale propre à rehausser les activités de R-S. Vu la grande population d'adeptes du plein air, qui exploient déjà les sentiers et parcs municipaux, et des nombreux randonneurs, à pied et à cheval, campeurs, amateurs de VTT, etc., qui tirent plein parti de ces « terrains de jeux en plein air », il est plus que probable qu'une ou deux personnes s'égarent de temps à autre dans la nature. L'existence d'une équipe bien formée de spécialistes de R-S à vélo de montagne, dont les membres sont toujours prêts à rechercher efficacement ces personnes égarées, permettrait d'obtenir plus rapidement des résultats heureux.

Chaque de nos huit bicyclettes Kona Muni confondu à notre atelier.

Multi est munie de deux « paniers » pouvant contenir tout le nécessaire pour une période de 24 heures : voyants, piles de recharge, pompe, outillage, cadenas, etc. Une remorque étanche permet de stocker en sécurité l'outillage et outils et sert d'atelier de réparation en cas de besoin. Une camionnette tout terrain à huit places offre l'espace voulu pour transporter le matériel et le personnel nécessaires à l'appui de l'activité de R-S ou de formation.

suite à la page 2

Compétences en cyclisme de montagne

À la suite de longues discussions, le comité directeur du projet a proposé que la CALSARA achète les vélos de montagne et le reste du matériel nécessaires aux interventions de recherche. Nous craignons que des intervenants ne se pointent à une mission

Nos recherches et nos débats ont ensuite porté sur les questions suivantes : Quelle serait l'utilité effective d'une telle équipe pour nos organismes d'attribution des missions ? À quel genre de recherches l'équipe pourrait-elle contribuer ? Où ces interventions se produiraient-elles exactement ? En vue de quelles missions précises devrions-nous

Tâches élémentaires tirées des lignes directrices de la CALSARA

- recherche rapide
- balayages incessants et multidirectionnels des pistes
- surveillance et patrouille des aires de confinement et d'attrait
- déploiement rapide vers des endroits éloignés
- comportement de fortes probabilités d'incident
- reconnaissance du terrain
- réaction rapide en vue d'apporter de l'aide dans les cas d'urgence médicale sur le terrain
- autres tâches selon la demande de l'administrateur des opérations de recherche

Tracking for search and rescue dogs (Le pistage par des chiens de R-S) : Un manuel pratique destiné aux maîtres-chien novices et chevronnés



Boguslaw Gorny sera présent au Congrès SARSCÈNE 2003. Il y présentera un exposé et signera des exemplaires de son livre.

Le viens tout juste de terminer la lecture du meilleur ouvrage que j'aie jamais lu sur le pistage à l'aide de chiens de recherche et de sauvetage. *Tracking for Search and Rescue Dogs : A Practical Manual for Novice and Advanced Handlers*, de Boguslaw P. Gorny, est un ouvrage incontournable pour tous les enthousiastes des chiens de piste.

Gorny a ce talent exceptionnel de pouvoir expliquer des méthodes complexes d'une manière très facile à lire et à comprendre. *Tracking for Search and Rescue Dogs* est un petit livre de 88 pages, à couverture rigide, qui vient de paraître en anglais aux éditions Detselig Enterprises, Ltd. de Calgary (Alberta), au Canada.

L'ouvrage est divisé en 87 sujets allant de la

sélection des chiens jusqu'à la formation avancée. Gorny décrit les différentes théories du dressage des chiens en vue du pistage, ainsi que les avan-

tages et les inconvénients de chacune. Il explique différentes méthodes de motivation, la théorie des odeurs et le tracé de piste, et souligne que le maître-chien doit posséder des compétences solides et comprendre comment disposer une piste convenable.

L'auteur passe en revue les problèmes possibles du pistage à l'aide de bêtes allant de chiots à chiens adultes et de maîtres-chien allant de débutants à chevronnés. Il explique en détail comment utiliser la laisse de pistage pour guider le chien et communiquer avec lui, et donne des conseils sur la façon de mettre le chien en présence de l'odeur et de lui enseigner à déterminer, parmi trois articles, lequel est enduit de

l'odeur à retrouver. Ce que ma lecture m'a révélé de plus curieux, c'est une méthode élaborée par Gorny et qui consiste à utiliser une corde pour montrer au chien à suivre une piste sur une surface dure. Un élément qui me semble excellent tient au fait que Gorny a inclus à son livre une section sur les moyens à prendre pour éloigner le chien de la piste et le faire se reposer, pour ensuite le remettre au travail. L'ouvrage se termine par un graphique des progrès, une bibliographie et une note de l'auteur.

Dans l'ensemble, le livre est très bien écrit et s'appuie sur des recherches solides. Ce qui en fait un ouvrage remarquable, c'est que Gorny a une longue expérience comme maître-chien et dessneur à l'université de chiens de R-S. Biologiste au Canadian Centre for Behavioural Neuroscience à l'université de Lethbridge, en Alberta, il a fondé et s'occupe de diriger le Centre de dressage de chiens de Lethbridge et a aussi créé la SAR Dog Association de la région de Lethbridge. De plus, comme si tout ce qui précède ne suffisait pas, il est maître-chien certifié pour la Civilian Search Dog Association (GRC, Alberta) et le Groupe STORAT d'équipes canines de R-S en Pologne.

Susan Bulanda est commandante d'intervention et directrice de la formation des équipes cynophiles pour l'Unité canine de R-S des services d'incendie de Phoenixville, aux États-Unis. Elle est l'auteure de deux ouvrages intitulés *READY! The Training of the Search and Rescue Dog* et *Ready to Serve, Ready to Save: Strategies of Real Life Search and Rescue Missions*, tous les deux publiés aux éditions DORAL Publishing. ■

TABLE DES MATIÈRES

Article vedette
Innovation avec l'équipe de recherche à vélo de montage de Calgary 1

Technologie de R-S
Adaptation du SIC à la RSS 2

RSS
Comment le chasseur peut aider ou nuire à la RSS 3

Fonds des nouvelles initiatives de R-S
Instruments de cartographie et de visualisation pour la GRC 6

Transport Canada – Une balise bon marché pour l'aviation générale 6

GRC – Meilleure sécurité en montagne grâce à une formation nouvelle et à du matériel nouveau 6

Balises de détresse
Bobble, l'embarcation de sauvetage 7

Améliorations apportées au Registre des balises de détresse 7

Préparation aux tsunamis dans la région du Pacifique 7

Nouvelles et activités à venir
Nouvelles 10

R-S en mer
Étude de cinq ans sur les attitudes à l'égard des VFI 12

Interopérabilité
Faire tomber les obstacles aux communications 13

Profil de R-S
SAR Global 1 forme des partenariats interprovinciaux 14

R-S par air
Propos d'un observateur aérien en ligne vertical à 1 500 pieds 15

Récit de réussite
La coopération mène au sauvetage d'un bambin de quatre ans 16

SARSCÈNE

SARSCÈNE est publiée par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage



Traduction, révision et correction : ALTER ECO TRADUCTEURS INC.

Les faits et les opinions qui paraissent dans SARSCÈNE sont le choix des auteurs et ne concordent pas nécessairement avec la position ou les politiques du Secrétariat.

Rédactrice : Lori Mackay
Courriel : lmackay@sns.gc.ca
Directrice des communications : Elizabeth Katz
Courriel : ekatz@sns.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Téléphone : 1 800 727-9414
Télécopieur : (613) 996-3746
Site Web : www.sns.gc.ca

N^o 4059507
Accord avec la Société canadienne des postes :



ISSN 1183-5036




Comment le
chasseur peut
aider ou nuire
à la R-S


Faire tomber les
obstacles aux
communications

interactivité
pour le Registre
des balises de
détresse et le
Répertoire des
organismes de
R-S du Canada

Étude de cinq ans
sur les attitudes
à l'égard des VFI

 Secrétariat national
Recherche et sauvetage
National Search and
Rescue Secretariat

 Canada

CANADA POSTES
CANADA POST
 Mail Publications
Poste-
publications
40559507

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage

SARSCÈNE

innovation avec l'équipe
de recherche à vélo de
montagne de Calgary

PLUS :
Formulaire d'inscription
au Congrès SARSCÈNE



ISSUE FEATURES



Aircraft Icing

Frequent
beacon
questions

SAR mission
management
system

Remembering
a hero

Last issue
in print

Sign up for e-mail alerts
to SARSCENE online
www.nss.gc.ca

Government
Publications

SARSCENE

The Canadian Search and Rescue Magazine

Winter/Spring 2004 Vol. 14 #1

Search and rescue in Canada's national parks



National Search and
Rescue Secretariat

Secrétariat national
Recherche et sauvetage

Canada

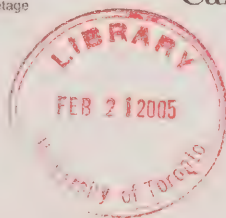


TABLE OF CONTENTS

SAR News

News	1
Upcoming Events.....	4

Feature Story

Improving SAR in Canada's national parks.....	5
---	---

SAR Profile

Peel Regional Police Marine Unit breaks the ice.....	7
Remembering a hero — Tribute to Al Banky.....	15

Beacons

Common questions about registering beacons.....	8
---	---

New SAR Initiatives Fund

Trunk Mobile Radios.....	12
Weatheradio.....	12
Joint police/volunteer training.....	12
SAR Cop.....	13
DogSpeak.....	13

SAR Technology

New system modernizes mission co-ordination.....	13
--	----

Book Review

Auxilio Semper — Canadian Coast Guard 1962-2002.....	14
--	----

Air SAR

Aircraft icing project improves air safety.....	16
---	----

SARSCENE

Published by the National Search and Rescue Secretariat

Translation, revision and
proofreading by ALTER EGO

Facts and opinions published in
SARSCENE are those of the individual contributors and do not
necessarily reflect the position or policies of the Secretariat.



Cover photo courtesy of Parks Canada

Editor: Lori MacKay

E-mail: lmackay@nss.gc.ca

Communications Director: Elizabeth Katz

E-mail: ekatz@nss.gc.ca

Additional design: Patrick Ciavaglia

National Search and Rescue Secretariat
275 Slater Street, 4th floor
Ottawa ON K1A 0K2

Phone: 1-800-727-9414

Fax: (613) 996-3746

Web site: www.nss.gc.ca

Canada Post Agreement # 40559507
ISSN 1183-5036

SARSCENE Magazine is available online at www.nss.gc.ca
and click on SARSCENE

RCMP Corporal awarded Meritorious Service Medal

Corporal Dwayne Jennings, of Vancouver, British Columbia has another medal to add to his collection.

Cpl. Jennings, an RCMP helicopter pilot, was awarded the Meritorious Service Medal by Governor General Adrienne Clarkson in December 2003 for rescuing a stranded police crew in November 2001.

A helicopter pilot, Cpl. Jennings transported a search and rescue crew to the mountainside where his colleagues were trapped. In spite of extreme weather conditions, Cpl. Jennings was able to land the helicopter on the tip of one skid three times to unload search and rescue personnel and supplies to aid the stranded officers.

Cpl. Jennings has received two other awards for his life-saving efforts, including the RCMP Commissioner's Commendation in February 2002 and the federal government's Treasury Board Award of Excellence in June 2003.

444 Squadron wins 2003 Mynarski trophy

In July 2002, 444 Squadron's Rescue 475 crew responded to a Canadian Forces Griffon crash north of Goose Bay, Newfoundland and Labrador, saving the life of a seriously injured crash victim.

The conditions were poor with fading light, deteriorating weather and fuel running low. Despite the situation, the Rescue 475 crew was able to save a Griffon crew member.

The crew is being recognized with the Mynarski trophy for the professionalism, determination and bravery they showed in the face of adversity. The trophy, Canada's highest award for excellence in the field of air search and rescue, memorializes Petty Officer Andrew Charles Mynarski of 419 Squadron who was posthumously awarded the Victoria Cross for attempting to free a rear air gunner from their burning Lancaster bomber.

Pirated TV cards interfere with emergency beacon signals

Pirated video cards for satellite TV receivers are causing interference with satellite receivers used for search and rescue operations.

Video cards capture the satellite signal and allow the user to watch television channels sent out by the satellite. For those who pay for satellite service, they capture only the signals they pay for. For example, if you do not pay for the travel channel, you do not receive the signal for it.

For those who do not pay for satellite service and program their card via a computer, they receive all the signals sent by a satellite and can watch any and all channels.

The Canadian Mission Control Centre (CMCC), Trenton, Ontario, became aware of the problem in late 2001 when it noticed interference with emergency locator beacon (ELTs) signals used by aircraft. It became apparent in early 2002 this was a larger problem than first imagined.

The emergency transmitters send a beacon signal when an aircraft has crashed. Signals from video cards have caused search and rescue officials to believe aircraft have crashed when no accident has occurred.

When a beacon sends a distress signal, it is picked up by one of the orbiting satellites which will then relay the beacon position to rescue authorities.

Although CMCC can usually tell the difference between signal

interference and an actual distress call, the real hazard is the signal sent out by the pirated card. These false signals can mask the real distress signals and hamper search and rescue operations.

Municipal sponsorship improves ground SAR in Alberta

An Alberta government special grant initiative will provide \$150,000 for ground search and rescue training in small and medium-sized communities with a population of 20,000 or less.

The funds are part of a \$500,000 grant that was provided by the Municipal Sponsorship Program.

The money can be used for workshops, seminars, disaster exercises and mock disasters.

The Municipal Sponsorship Program was established in 1998 to ensure public safety services across Alberta are strong.

Emergency beacons on display in Montreal

Transport Canada's Transportation Development Centre (TDC) helped launch an exhibition at the Montreal Science Centre this past January of emergency position indicating radio beacons and personal locator beacons.



Howard Posluns, Chief of Advanced Technology with the TDC, was at the opening event talking about emergency beacons and their applications for search and rescue.

The exhibit, which will last approximately three years, is largely youth-oriented.

Fire brigade practices winter water and ice rescue

by Robert Lynch

The Harbour Grace Volunteer Fire Brigade Land Based Cold Water Rescue team held their winter practice schedule one evening in mid-February, 2003.

Conditions were ideal for rescue scenarios and broken ice entry techniques. The slipway area of the marina was frozen enough to walk on and once out on the ice an area of open water was available under a board walk overpass. The opening in the ice was large enough to practice scenarios using the *Rescue Alive* equipment.

The team placed four members in the icy water wearing full dry suits fitted with knives, ice picks, harnesses, flashlights, strobe lights, safety lines and goggles. The four members practised with the *Rescue Alive* platform while eight members served as shore tenders and safety officers.

Team leader Bill Ryan set up scenarios whereby the teams would walk the *Rescue Alive* platform across the ice surface, enter the water and complete the rescue of the victims in the water. The practice stressed proper hand signals, because unclear signalling presents many problems.

Team members demonstrated water entry from the ice edge and from broken ice. The team also practised the do's and don'ts of using the *Rescue Alive* platform.

Robert Lynch is a 16-year veteran volunteer firefighter with the Brigade.



Photo courtesy of Robert Lynch
Members of the Brigade practice using the *Rescue Alive* platform on ice and in the water.

Correction: The new National Directory of Emergency Services contains 136 pages, not 36 as reported in the last issue of *SARSCENE*.

Correction:

The article "How hunters help and hinder search and rescue," in *SARSCENE* magazine's Vol 13, #2 issue, concluded that there hadn't been a search for a missing hunter in seven or eight years. However, according to

Keith Crosland, Nova Scotia Emergency Measures Organization Western Zone Controller and Provincial Ground Search and Rescue Coordinator, there have been 29 searches for lost hunters between 1999 and 2003.

New Search and Rescue Initiatives Fund projects approved for 2004-05

The 2004-05 New Search and Rescue Initiatives Fund projects include the development of a multi-agency incident command structure for ground SAR, a new volunteer marine SAR training program using a marine simulator, a helicopter hover exit training and wilderness rescue exercise, to a public avalanche safety awareness project.

The Honourable David Pratt, Lead Minister for Search and Rescue, announced the projects in February 2004.

The fund, with an annual budget of \$8.1 million, supports search and rescue projects that enhance air, marine and ground search and rescue activities in Canada. Since 1988, it has invested \$130 million in over 700 projects.

New rescue laser flare a handy tool for search and rescue

A new hand-held signaling device can help rescuers find victims faster, especially in low visibility areas and conditions.

Tested in Calgary, Alberta in August 2003, the rescue laser flare was used by the Calgary Police Air Services Unit during a nighttime search for four rafters who were overdue.

Rescue crews located the victims and transported two of the four rafters to safety.

The last two rafters were given the rescue laser flare to assist the flight crew in relocating them on the return trip.

In this case, the laser was very effective as a position marker and a signaling device.

The rescue laser flare can be seen up to 20 miles away at night, and as far away as three miles during the day.

It is waterproof up to 80 feet and can run for 15 hours on two replaceable batteries.



Not only can it be seen from far way, but it can penetrate smoke and fog.

For more information about this device, visit www.concordeaerosales.com/signal/laserflare.html

Canoeist is first PLB rescue in the U.S.

November 2003 marked a new era for personal locator beacon (PLB) use in the United States. Carl Skalak, from Cleveland, Ohio, became the first person outside Alaska to be rescued using

PLB technology since it was approved for use in the U.S. in July 2003.

Before July, PLBs were in use only in Alaska under a test program to evaluate their usefulness for search and rescue.

While on a solo canoe trip in the Adirondack Mountains in upstate New York, Skalak, 55,

became disoriented in the frigid weather and activated his beacon.

Because he had properly registered his PLB, his location was confirmed and it wasn't long before a rescue operation was launched.

Without the beacon, Skalak's life could have been in danger if he had become hypothermic, run out of supplies or wandered far away from his campsite and any hope of rescue.

Nominate a group or individual for a SAR Award

Nominations are due May 31, 2004

The NSS awards program was introduced in 1995 to acknowledge outstanding work done by search and rescue providers and organizations to raise awareness of search and rescue efforts across Canada.

The Outstanding SAR Achievement award recognizes exceptional contribution to Canadian SAR by an individual or organization. The Certificates of Achievement recognize individuals or groups who have made significant contributions to SAR.

Nomination information and forms are available at www.nss.gc.ca. Click on **Awards** in the menu on the left or call 1-800-727-9414.

The awards will be presented at SARSCENE 2004 in Calgary, Alberta on October 16. ■

Sign up for SARSCENE magazine online

SARSCENE magazine introduces its new service to alert subscribers by e-mail that the latest issue of SARSCENE magazine is available online. This way, you will never miss an issue.

To subscribe to the alerting service, go to www.nss.gc.ca/site/SARScene/index_e.asp and follow the prompts.

The growing use of the Internet, the increase in popularity of online magazines and the rising costs of publishing have led to the decision to discontinue

the printed version of SARSCENE magazine. This is the final issue of SARSCENE magazine for Canadian subscribers. The final issue for international subscribers was January 2004.

We value your continued support of SARSCENE magazine online and look forward to your suggestions for articles on a broad range of topics of interest to the search and rescue community. ■



New funding for Nunavik search and rescue operations

New funding to Nunavik's search and rescue operations will improve current resources and help local groups in future searches. The \$1.5 million funding from the regional government will help fund specialized equipment, tailored for search and rescue in the North.

By virtue of its remoteness, search and rescue in the north is inherently different from the south; resources are limited and weather conditions can be extreme.

Having specialized equipment tailored to Northern Canada's search and rescue needs, will help local groups respond to SAR emergencies and to be less dependent on outside help.



RCMP Officer mourned

RCMP Corporal James Galloway died tragically in late February 2004 while responding to a domestic disturbance call in a community near Edmonton.

A tragic loss to the search and rescue community, Cpl. Galloway will be remembered for his dedication to ground search and rescue and his leadership in the RCMP Civilian Search and Rescue Dog Association.

Ann Odgers, a volunteer with CASARA Ontario, said Cpl. Galloway "truly was the epitome of a SAR person. 'So Others May Live' was how he lived his life and eventually lost it. He was a strong supporter of volunteers and we certainly don't have enough of those."

Cpl. Galloway was recognized by his colleagues in 2002 when he was awarded the NSS Certificate of Achievement for initiatives in search and rescue. Cpl. Galloway will be greatly missed.

"Jim's death was a great tragedy to his family, his fellow police officers, dog handlers everywhere and the SAR community," Ms. Odgers added.

Interactive directory of Canadian search and rescue organizations

Just a reminder to update your organization's information on the interactive directory of Canadian search and rescue organizations.

SAR organizations can access the database directly to change, update or delete information or to add new entries.

New online independent study course

Called the "Introduction to Community Response Teams," this new initiative is an online, independent study course that can serve as either an introduction to those wanting to join a community emergency response teams (CERTs), or as a refresher to current team members.

It has six modules with topics that include an introduction to CERT, fire safety, hazardous material and terrorist incidents, disaster medical operations, and search and rescue. It takes between six and eight hours to complete the course, and those who are successful will receive a certification of completion from the Independent Study Office. For more information visit <http://training.fema.gov/emiweb/IS/is317.asp> ■

Program transfer to Transport Canada finalized

John Adams, Commissioner of the Canadian Coast Guard, announced the official transfer of all marine safety policy development to Transport Canada.

Named in the transfer are the Office of Boating Safety, the Navigable Waters Protection Program, the policy component of the Environmental Protection Program and the Canada Shipping Act Regulatory Reform.

The shift provides mariners with a single point of contact for marine navigation policy and related issues.

While escorting the HMCS HAIDA in late August this past year, the Hamilton Beach Rescue, District 2, unit 161, was called to action when a distress call came over the radio. A boat was on fire in the Hamilton Harbour. The Canadian Coast Guard Auxiliary and Hamilton Police Marine Unit also responded to the call. No one was injured but damage to the vessel was extensive. Photo by Peter Bax



Upcoming Events

International Boating and Water Safety Summit

April 18-21, 2004, Panama City, Florida

www.safeboatingcouncil.org/summit/summitmain.htm

Transport Canada's 16th Annual Canadian Aviation Safety Seminar

April 19-21, 2004, Toronto, Ontario

www.tc.gc.ca/CivilAviation/SystemSafety/CASS/2004/menu.htm

Alberta's SAR Day

May 1, 2004

www.saralberta.org

Emergency Preparedness Week

May 2-8, 2004, across Canada

www.emergencypreparednessweek.ca/about_e.shtml

Washington State SAR Conference

May 21-23, 2004, Cascade Peaks Resort and Campground in Randle, Washington

www.co.lewis.wa.us/Sheriff/sarconference.htm

National Safe Boating Week

May 22-28, 2004

www.safeboatingcampaign.com/

Canadian Hydrographic Conference

May 24-27, 2004, Ottawa, Ontario

www.chc2004.com/index_x.php?lang=en

National Association for Search and Rescue (NASAR) SAR 04 Conference

June 2-5, 2004, Lansdowne, Virginia

www.nasar.org?8=news&id=65&c=2

Mountain Rescue Association 2004 conference

June 18-20, 2004, Anchorage, Alaska

www.amrg.org/MRA_04/default.htm

14th World Conference on Disaster Management

June 20-23, 2004, Toronto, Ontario

www.wcdm.org/wcdm_home.html

International Conference on Storms:

"Storms Science to Disaster Mitigation"

July 5-9, 2004, Brisbane, Australia

www.stormsconf.org.au/

United States Coast Guard Auxiliary's 2004 National Conference (NACON)

September 2-4, 2004, Costa Mesa, California

E-mail: kbauxin@aug.com

International Snow Science Workshop 2004

September 19-24, 2004, Jackson Hole, Wyoming

www.issworkshop.org/

National SAREX 2004

September 20-25, 2004, Comox, B.C.

Canadian Safe Boating Council Annual Symposium

September 23-26 2004, Whistler, B.C.

www.csbc.ca/html/AnnualConference.html

SARSCENE 2004

October 13-16, 2004, Calgary, Alberta

www.nss.gc.ca or call 1-800-727-9414

International Search and Rescue Competition

November 4-7, 2004, Portsmouth, Virginia

<http://teamcoastguard.org/2003/ISAR/A031001/isar2004.htm>

Be a presenter at SARSCENE 2004

Share your expertise in search and rescue at SARSCENE 2004. For more

information and to see a list of topics, visit

www.nss.gc.ca/site/ss/workshop/2004/presentationsn_e.asp.

The deadline for proposals is April 30, 2004.

Improving search and rescue in Canada's national parks

The search for a reindeer herder in late December 2003 in Inuvik, Northwest Territories, mirrored a recent simulated search and showed the importance of a coordinated approach to search and rescue.

After initiating the search, the RCMP contacted Ron Larsen, Operations Manager for Parks Canada's Western Arctic Field Unit, to manage the search on their behalf.

For four days Mr. Larsen used a variety of regional resources, including the rangers, park wardens, family members, local hunters and trappers committees, a representative from Fisheries and Oceans Canada,



Participants at a similar Parks Canada table top held in Smiths Falls, Ontario, discussed the implications of a dam bursting in the Tay River.

and the RCMP.

Mr. Larsen and his group eventually found the missing herder's snowmobile, but with blizzard-like conditions, were forced to suspend the search to ensure the safety of those searching.

Well-managed search

A debriefing session was held after the incident to discuss what had happened during the search. Mr. Larsen explained that "despite the fact that we have not been able to recover the missing person, everyone involved in the search feels that we did everything that could be done given the circumstances."

The participants felt this search was well-managed and cooperative, and

Mr. Larsen attributes this to a Parks Canada table top exercise held in Inuvik last September.

The Inuvik table top exercise was part of a Parks Canada series bringing together different groups and agencies who work together in an emergency, including search and rescue.

Local representatives brought together

This scenario began in Ivvavik National Park where a group of kayakers was 48 hours overdue from a 500 km trip.

The participants worked through the search scenario and discussed how they would each handle their role.

Mr. Larsen said the exercise was valuable because it brought together local representatives of various groups and agencies to learn about each other.

"Bringing this group together for a face-to-face meeting allowed us to discuss each other's resources, call-out procedures, expectations and concerns," he added.

These table tops are an important opportunity for groups to learn about each other and discuss possible



Inuvik, located just above the Arctic Circle, has 56 days of 24-hour daylight in the summer, and 30 days of zero daylight in the winter.

scenarios. But how many groups have the opportunity to put what they've learned into practice so soon after the exercise?

Integrated approach

Regarding the well-run search for the missing herder, Mr. Larsen credits the table top meeting for its success.

"With respect to the recent search, the table top allowed us to use a more integrated approach in conducting the search because we were more familiar with each other and our respective capabilities," he explained.

Open lines of communication

Throughout the table top exercises, it was apparent that one meeting is not enough. The groups involved need regular meetings to keep open the lines of communication and to continue the training because no two search and rescue incidents are alike.

Mr. Larsen also emphasized the importance of having a scenario that fits the particular environment.

"We had to revise the initial scenario quite a bit to make it more applicable to our Northern environment," he explained.

"I think it's safe to say that searches, and training exercises for that matter, have a different character in the north than in the south. The number and type of resources available for searching can be very different than in the south. As well, search areas can also be vast given the methods of travel and the sparse population."

Working together

Mr. Larsen thanked Claude Auger, Parks Canada organizer of the table top series, for his efforts in making the exercise happen.

Mr. Larsen also credited the RCMP and their willingness to work together, saying their professionalism made managing the search a much easier task.

"The table top exercise brought us together to begin developing a closer working relationship but it was the commitment of the individual participants to work together that moved us from the theoretical into a real life application," explained Mr. Larsen.

He also extends credit to Staff Sergeant Sid Gray of the Inuvik detachment and Jack Kruger, the RCMP Search and Rescue Coordinator, who worked behind the scenes to ensure that resources were available for the search.

Regarding the search for the missing reindeer herder, Mr. Larsen said, "there is no doubt in my mind that the pooling of resources in this case came about as a by-product of the table top exercise."

For more information about Parks Canada's table top exercise series, contact Claude Auger at (819) 997-0201, or at claudio.auger@pc.gc.ca ■

FUNDING YOUR SEARCH AND RESCUE INITIATIVE

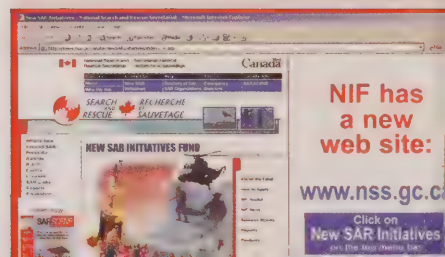
Do you or your organization have great ideas to improve search and rescue (SAR) across Canada? Are you interested in preventing or responding to search and rescue incidents? Do you need resources to further your search and rescue capabilities or finance your projects?

The New Search and Rescue Initiatives Fund (NIF) is dedicated to improving search and rescue in Canada. Managed by the National Search and Rescue Secretariat, all levels of government (federal and provincial/territorial), private sector, industry, academia and the volunteer community can participate.

To submit a project you will need to be sponsored by either a federal search and rescue department/agency or by a provincial/territorial authority. The Fund supports projects that address at least one or more of the six established categories. Submitted proposals are reviewed, put in priority order and approved based on available funds.

New proposals must be submitted to sponsors by July 1, 2004 for funding starting in April 2005. For complete details about the Fund, sponsors, criteria and the application process, consult the New Search and Rescue Initiatives Fund Program Guide at www.nss.gc.ca/site/newSARInitiatives/NIFGuide_e.asp or call 1-800-727-9414. ■

Photo courtesy of Parks Canada





The Peel Regional Police Marine and Underwater Search and Recovery unit works around the clock and is now equipped to handle everything from ice rescue to towing.

Located in the City of Mississauga at the Lakefront Promenade marina. The marina sits adjacent to the coal fired Lakeview Generating station. The station releases warm water into the marina basin as part of the electricity production process, and as a result the basin never freezes. In short, the Marine and Underwater SAR unit possesses the ability to quickly respond to winter and summer marine emergencies in Western Lake Ontario seven days a week, 365 days a year. In 2003, the unit responded to 125 SAR calls ranging from mechanical problems to real SAR events.

The unit was formed in 1974 and operated a 14 foot aluminium boat. Patrols were restricted to the confines of the Credit River. Back then, limited training and equipment prohibited officers from safely responding to calls on Lake Ontario.

The unit has grown throughout the years, acquiring improved vessels and more advanced equipment and training. There are currently four crews staffed by eight marine officers, one sergeant and supplemented by six

auxiliary officers. Marine 1 is a 33 foot, twin diesel powered, twin propeller, aluminum-hulled motor vessel. Marine 2 is a 26 foot rigid hull inflatable vessel powered by twin 150 horsepower outboard motors. Both of these vessels are equipped with the latest navigational, communication and search and rescue gear available.

Training is intense, says Sergeant Mark Stafford, head of the unit. There are 80 different training categories, including Basic Trauma Life Support, Ice Rescue, Fast Rescue Craft, Coxswain and many other search and rescue related courses. Many are in-house and are reviewed on a regular basis. During the winter months when operational requirements slow a bit, more emphasis is placed on training.

The unit is responsible for approximately 146 sq. km. of Lake Ontario. With so much area to cover the Peel Regional Police Marine Unit knows the importance of inter-agency co-operation. Sergeant Stafford, who became head of the unit in August, 2003 said it's important to be ready for any disaster. The Peel Regional Police Marine unit works closely with other marine units on the Western end of Lake Ontario including Toronto, York, Durham, Hamilton, Halton and Niagara along with the United States Coast Guard as well as Canadian Forces and the Canadian Coast Guard in Trenton.

The warm weather and another boating season are fast approaching and the Peel Regional Police Marine unit is prepared so that the public can continue to enjoy boating, fishing and other water activities safely. ■

Common questions about registering beacons

It seems like a perfect day for flying in isolated northern Ontario, the weather is cooperating and so far everything has been going as per the flight plan. But suddenly something goes wrong. You've lost engine power and nothing you do will fix the problem. The closest landing strip is too far away, so you try to land in the next open area. All this happens in a matter of seconds as you battle for control of the plane.

The plane crashes and the impact has knocked you unconscious. Although you've filed a flight plan, you won't be considered overdue for another few hours. Your saving grace? The emergency locator transmitter (ELT) in your airplane began to transmit its emergency signal upon impact. The beacon signal will be picked up by orbiting satellites part of the COSPAS-SARSAT system that will relay your coordinates to rescue authorities.

Since its inception in 1982, the COSPAS-SARSAT satellite system formed by Canada, France, the United States and the former USSR, has helped save over 15,000 lives world wide.



Question: I have just purchased a beacon from a manufacturer. Doesn't that mean it is already registered?

Answer: No. Think of a beacon as a car. When you purchase a car, you still must register it in the new owner's name. A beacon follows the same principle.

Question: I have just purchased a beacon from a previous owner that had registered it with the NSS. Why do I have to re-register it?

Answer: When a used car is sold, the new owner must re-register it under his or her own name therefore, it is still a new registration. We will, however, require the following information: a signed letter from

the previous owner giving us permission to delete the beacon information from the file. Also, the pertinent information, such as emergency contact, will change from one owner to the next.

Question: I have just purchased my first beacon. Why won't your database allow me to register it?

Answer: In our database you see one or two red asterisks beside each mandatory field in each tab (owner, beacon, vessel, and emergency contact information). The system will not allow you to go any further if you have not filled in these fields. You do not have to fill out the company name field under the owner information and emergency contact tabs. Once you have entered all tabs and fields, you must click on *Finish* to receive your



Chantal Pétrin is the National Search and Rescue Secretariat's Beacon Registrar

8

SARSCENE

by Chantal Pétrin

The National Search and Rescue Secretariat (NSS) manages the national beacon registry and receives many inquiries about beacon registration. Here are some answers to common questions.

Question: How do I know if my beacon is Canadian coded?

Answer: All beacons have a 15 digit hexadecimal code; Canadian beacons will start with the following 3 digits: A78, A79, 278 or 279.

Question: I have a U.S. coded beacon but I am a Canadian-flagged vessel and would like to register it with Canada. What do I do?

Answer: Canada does not register beacons that are not Canadian coded. We recommend you have it recoded.

User ID and Password. If you are still experiencing difficulties, we suggest the following options: call us at 1-800-727-9414 for assistance, or submit a registration form to the NSS by fax at (613) 996-3746.

After we create your file, you will receive a registration confirmation form that must be reviewed, signed and sent back as our confirmation.

If you need to make changes to the registration information, go online and use the ID and Password provided to make the necessary changes. The system will automatically generate an e-mail to us with all the modifications or information you have added.

Question: I am a Canadian citizen and I will be visiting the United States. Do I have to register my beacon with the American Beacon Registry?

Answer: No. If you have registered your beacon with the NSS Beacon Registry, you have already taken measures to ensure your safety no matter where you go throughout the world. Should your beacon be activated during an emergency while in the U.S., or anywhere else in the world, your beacon signal will be picked up via satellite by rescue units. It will also inform them with which country it is registered, who is in distress and who to contact. This applies to all 406 MHz beacons — emergency position indicating radio beacons (EPIRBs), personal locator beacons (PLBs) and emergency locator transmitters (ELTs).

Please note: Most people forget to provide emergency contacts when registering their beacon, so there is no one to call during an emergency. Please remember to provide this information, because it could mean the difference between life and death.

For more information, call 1-800-727-9414, or log onto <http://beacons.nss.gc.ca/Logon.asp?lang=e> ■

SARSCENE 2004

Don't miss the boat!

13th annual
SARSCENE workshop
Calgary, Alberta
October 13-16

Don't miss the Games, demonstrations, training sessions, tradeshow, the SAR Awards banquet and various presentations, including:

- international speakers
- volunteers
- inter-agency cooperation
- ground / air / marine
- prevention best practices
- SAR dogs
- new SAR initiatives fund
- and much more !

Plan to attend — register now

www.nss.gc.ca • 1-800-727-9414 • sarscene@nss.gc.ca

Co-hosted by the National Search and Rescue Secretariat and the Search and Rescue Association of Alberta.

Search and rescue breaking ground and

The following five projects are supported by the New Search and Rescue Initiatives Fund.

Trunk Mobile Radios for primary maritime search and rescue resources in Nova Scotia

by Peter Stow

Beginning in 2000, the Nova Scotia government instituted its 800 MHz trunked mobile radio (TMR) system. This system replaced the old VHF radio network and is now the communication medium for the RCMP, Emergency Measures Organization, Department of Natural Resources, Emergency Health Services (ambulance) and most local police and fire agencies in Nova Scotia.

In June 2003, TMR units were placed aboard all shore-based primary maritime search and rescue (SAR) resources in Nova Scotia thanks to funding provided by the National SAR Secretariat's New SAR Initiatives Fund. These radios provide direct, on-scene communications between Canadian Coast Guard lifeboats and inshore rescue boats and other agencies participating in a SAR incident. The radios have proved to be a great success and have been used in several multi-agency search



The Trunked Mobile Radio system (TMR) has improved communications and interoperability between agencies.

and rescue operations.

On Christmas Eve 2003, the Halifax Joint Rescue Co-ordination Centre (JRCC) was asked to assist the RCMP in a missing person case just outside of Halifax, Nova Scotia. The 52-foot Coast Guard Vessel SAMBRO was tasked to proceed to the coastal area and work with the RCMP. The TMR system enabled the SAMBRO and RCMP ashore to have continuous direct communication which greatly enhanced the coordinated effort of the two different agencies.

Prior to the installation of TMR technology, communications would have been via cellular telephone or through third parties on separate radio networks, both of which have operational limitation during a SAR incident.

Interoperability is a key issue for all

search and rescue agencies.

Thanks to the Nova Scotia Trunk Mobile Radio system and the National Search and Rescue Secretariat, SAR communications between Canadian Coast Guard lifeboats and Inshore Rescue Boats, and other agencies is now much more efficient.

Project Number: CCG 1/02 ■

Weatheradio soon to be broadcasting in the Inuktitut language

Weatheradio, a Meteorological Service of Canada (MSC) project funded by the New SAR Initiatives Fund, has entered a new phase: broadcasting in Inuktitut.

When the first Weatheradios were installed in Cape Dorset, Rankin Inlet and Arviat regions in June 2002, it was known the next challenge would be to find common weather terminology that could be understood by many of the Inuktitut dialects.

Programming tests were conducted in November 2003 to make sure the broadcasts in Inuktitut will run smoothly and Environment Canada officials are hoping more in-depth testing can be done soon.

Weatheradio is a broadcast service located on the VHF-FM radio band and operates 24 hours a day, seven days a week.

The automated system

diving in to new projects, causing waves

broadcasts the latest weather observations, public and marine forecasts, and warnings for specific areas of the country.

By broadcasting in Inuktitut, the MSC hopes weather-related injuries and deaths will be reduced because a greater percentage of the Northern population will now have access to up-to-date weather forecasts.

Project Number: EC 1/00 ■

New training improves inter-agency co-operation

Newfoundland and Labrador is improving interoperability within the province by a new training initiative project sponsored by the RCMP and funded by the New SAR Initiatives Fund.

Called the Joint Police/Volunteer Training Initiative, the project was developed to bring people together from various search and rescue agencies across the province for a two-week intensive training course.

Intended for RCMP officers, Royal Newfoundland Constabulary officers, volunteer search and rescue groups, Canadian Coast Guard officers, Parks Canada wardens, provincial wildlife authorities and aboriginal group leaders, the course encompasses search management, search manager technology and the incident command system.

Not only will this build a common training platform for all groups, but it will build stronger relationships among different SAR groups across the province.

Project number: RCMP 1/03 ■

SAR COP project trains volunteers for new role in search and rescue

The RCMP in Alberta has found a novel way to handle the increase in the number of search and rescue incidents, coupled with a decrease in resources: train qualified volunteers to act as a volunteer search and rescue air crew.

The RCMP has a provincial mandate for search and rescue involving missing persons, and this project will deal with decreased resources and increase in SAR incidents by integrating civilian volunteers into an RCMP mandate. Course participants will take part in a combination of classroom theory, aircrew role-playing, demonstrations, hands-on practice sessions, and day

and night time flight orientation.

A new Forward Looking Infrared component was added to this project to allow for the expansion of capabilities across Canada utilizing police resources.

With funding from the New SAR Initiatives Fund, this project will promote effective partnerships and inter-agency cooperation.

The RCMP helicopter tasked with SAR responsibilities for Alberta, Saskatchewan and Manitoba is

Photos courtesy of RCMP Constable Rick Tyefisher



Through a combination of classroom theory and hands-on practice, participants will be trained as qualified as a volunteer SAR air crew.

located in Edmonton, meaning the distance travelled to an incident is often great, and response time is slower. With trained and accredited spotters across the provinces, response times and resources will be improved.

Project number: RCMP 1/01 ■

DogSpeak database established for SAR dog teams across Ontario

A new database of search and rescue dog and handler teams, sponsored by Emergency Measures Ontario (EMO), has been created to manage these resources more efficiently.

The DogSpeak database, funded by the New SAR Initiatives Fund, will establish the known availability of SAR dog teams, including skills, qualifications, mobility and location.

Prior to this project, there was no central registry of qualifications and call-out information for dogs and handlers.

According to Staff Sergeant Larry Bigley of the O.P.P. Canine Unit, the database "will provide accurate profiles on search and rescue specialties and certifications of individual canine teams across the province, by both location and skill."

Once established in Ontario, this project will have application across Canada.

Ultimately, this project could help establish consistent national criteria for SAR dog standards, testing, communications strategies, protocols and record keeping.

Project number: ON 3/03 ■



Photo by Sue Hall

Photos courtesy of the Search and Rescue Dog Association of Alberta

For more information about these projects, go to www.nss.gc.ca/site/newSARInitiatives/NIFreports_e.asp to search final reports by fiscal year and project number.

Don't let it fly by!
SARSCENE 2004

Register today!

Early registration
ends August 31"

October 13-16 • Calgary, Alberta

www.nss.gc.ca • 1-800-727-9414 • sarscene@nss.gc.ca

Co-hosted by the National Search and Rescue Secretariat and
the Search and Rescue Association of Alberta



COUNT YOURSELF IN

www.opp.ca/programsandservices

DogSpeak

Database of SAR dogs

NEW SYSTEM MODERNIZES MISSION CO-ORDINATION



Photo by Captain Ray Stockermans

Coast Guard Officer Scott Miller uses SMMS at JRCC Trenton, during a SAR case.

The search and rescue mission management system (SMMS), developed by the Canadian Forces and Canadian Coast Guard, is enhancing the way search and rescue (SAR) co-ordination centres control Canada's SAR services.

Captain Rob Mulholland won the 2003 Agatha Bystram award for his work in this system's development. The annual award recognizes leadership in information management, and is named for Agatha Bystram, a pioneer in the management of federal government information.

As project manager for the past 12 months, Capt. Mulholland and his team, along with the SAR Network Operations Control Centre staff in Trenton, have ensured that all Joint Rescue Co-ordination Centres (JRCCs) and primary SAR resources have the same information necessary to carry out an efficient mission.

The SMMS records, stores and allows quick retrieval of information that enables the appropriate resources to be tasked during an incident. As well, it enables a more efficient method of passing information to rescue crews.

Major Pat McSorley, former Officer in Charge at Joint Rescue Co-ordination Centre (JRCC) Victoria, says this system makes the controller's job easier because all the tools he needs are in one place.

Tools such as electronic case logs, mapping software, SAR unit data, contacts, information on the missing craft, sighting reports are features the coordinator has access to through SMMS. In the past, a variety of paper logs and folders, rolodexes, marine and aeronautical chart cabinets and such were needed.

"These old methods are kept in reserve in case of an emergency, but the reliability of the SMMS and the back-up systems in place make their requirement unlikely," Maj. McSorley noted.

Not only does it improve information management and allow more efficient communications, but the system will be instrumental in evaluating future SAR techniques and procedures.

Fitting the pieces together

"When you're looking for a lost or downed aircraft, it's very much like putting the pieces of a puzzle together," said Capt. Mulholland. "So by ensuring that everyone is on the same page and has all the information, we're making sure that everyone has all the pieces they need."

Roch Carrier, National Librarian and Chair of the Council of Federal Libraries who presented the award, said "Captain Mulholland should be congratulated for his dedication and commitment to integrating and managing this critical system which will help Canada's search and rescue services save thousands of lives."

The system runs 24 hours a day, seven days a week and is the principal operational tool that controllers use to manage federal SAR operations in Canada.

"The system has proven itself and has made the complex, busy job of co-ordinating SAR cases — inherently a dynamic and often hectic business — more efficient," said Maj. McSorley. ■

AUXILIO SEMPER — The Canadian Coast Guard 1962-2002

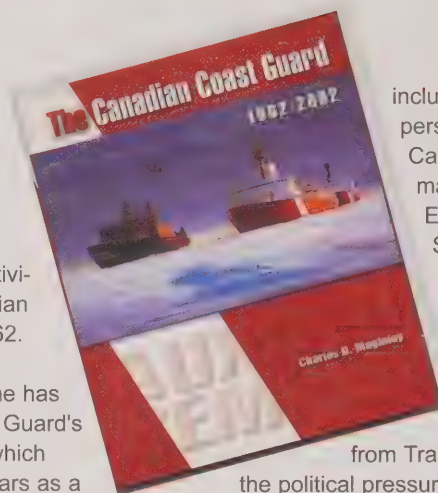
by Derek Smith

It is always difficult in a factual account to strike the correct balance between interesting narrative and repetitive facts. Charles Maginley has done an excellent, seamanlike job of work in *Auxilio Semper*, his account of the activities, structure and ships of the Canadian Coast Guard since its inception in 1962.

Aimed at those with some basic knowledge or interest in the service, he has tried to cover all aspects of the Coast Guard's work, and the many reorganizations which have affected it during its first forty years as a single entity. Two brief chapters cover the growth of maritime trade and fishing in Canadian waters and of the development of government owned, civil marine services required to administer them and keep them safe.

The 1962 decision that all the Department of Transport's vessels would henceforth be administered by one body and would be known as the Canadian Coast Guard, provided the foundations of the large, multi-function organization we have today. Subsequent chapters give a very readable insight into some of the decisions and debates which followed as the service grew and encompassed more, and more varied tasks.

One of the most pleasing aspects of the book is the



inclusion of short biographies of notable personalities such as the redoubtable Captain Joseph E. Bernier, an Arctic mariner with few equals, or Captain Eric Brand and Admiral Anthony Storrs who did so much to get the Coast Guard off to a sound start in the '60s.

Training and the multitude of shore-based branches which have coalesced with the fleet to form the present day service, its move from Transport to Fisheries and Oceans, and

the political pressures which have affected it are covered succinctly. There are, of course, narratives covering the birth of the Canadian Coast Guard Auxiliary and some of the notable incidents in which it, and its regular 'parent' have been involved, some successful, some sadly not, but all testing to crews and ships.

I enjoyed reading *Auxilio Semper*, and as a newcomer to SAR in Canada, it gave me a better understanding of how the Coast Guard, its Auxiliary partner and its shore infrastructure got to be the way it is. The timing of the book is particularly appropriate as a new reorganization as a Special Operating Agency is afoot and possible involvement in marine security looms on the horizon. I would recommend the book to all those interested in Canada's maritime rescue and safety services. ■

14

SARSCENE

DEREK SMITH IS AN officer of the United Kingdom Coastguard (HM Coastguard) who is on a two year exchange with the National Search and Rescue Secretariat. Prior to coming to Ottawa, Officer Smith was the Regional Inspector of Coastguards for the South East of England with responsibility for three marine rescue co-ordination centres, the Dover Strait Traffic Separation scheme VTS, 30 coastal rescue teams and a mix of Marine and air SAR units. ■



Make tracks! to SARSCENE 2004

Join in the
SAR Games,
Wednesday,
October 13
in Calgary.

Team-up
today!

www.nss.gc.ca • 1-800-727-9414 • sarscene@nss.gc.ca

Co-hosted by the National Search and Rescue Secretariat and the Search and Rescue Association of Alberta.

Remembering a hero — Tribute to Al Banky

by Marie Woodruff

In the early 1990s, SARSCENE magazine ran a few articles by Master Corporal (later Sergeant) Al Banky, a SAR Tech with 442 Squadron in Comox.

Four of these were: "When the Bubble Bursts: Critical Incident Stress Management - An Insider's View;" "Blood, Sweat and Imitation Tears;" "An Unchanged Mission — 50 Years of Lifesaving;" and, my favourite, "672 Peg-legged Pirates." The last two appeared in a special issue in 1997, commemorating the 50th anniversary of Canadian Forces SAR. Al's work also appeared in other publications, including *Sentinel*, *Airforce* and CFB Comox's base newspaper, *Totem Times*. I enjoyed his articles and he was a good, informative writer.

I met Sgt. Banky in 1998 when I was a Civil Air Search and Rescue Association (CASARA) administration officer and he was posted to the Rescue Co-ordination Centre in Victoria. He retired that year to join the Victoria Police Department, and later became a staff officer at the Sidney Air Cadet squadron. In June 2003, then a Lieutenant, he was awarded the Queen's Golden Jubilee Medal.

Al died on October 11, 2003 of a heart attack at the age of 39. Nearly 1,000 people attended the funeral despite pouring rain.

I attended the funeral and reception where friends, family and colleagues stood before the gathering to tell some of their favourite stories about him.

Quite a few of Al's fellow rescuers were also there and I was impressed to see a Meritorious Service Cross, a Chief of Defence Staff Commendation, a Commander-in-Chief Unit Commendation, a Meritorious Service Medal, and at least three Medals of Bravery on various uniforms.

These are tangible symbols of appreciation from the nation for their heroic acts, but much of their work still goes unrecognized.

One of Al's closest friends is Sgt. Dale Robillard, an instructor at the Canadian Forces School of Search and



Rescue. I showed him a poem I wrote after the loss of Labrador 305, and he urged me to read it out loud to the gathering. I did and it was well received. Talking to Dale later, I said I felt "a bit awkward around all of you 'professional rescuers.' I'm just a volunteer." He disagreed and assured me that volunteers are just as valuable as the "paid professionals." All of us, working as a team, are crucial to the success of search and rescue...that others may live.

Working as a team

CASARA members receive the same spotter training as the Canadian Forces. Mentally, it's a very demanding task, requiring total concentration; shifts are 20 minutes long. You're flying over a search area, scouring land, sea or coastline for that one sign or signal you need to see. The casualty still has to be rescued and almost certainly needs medical attention.

But half the mission is now complete, and the SAR Techs and other aircrew are much more alert and prepared than if they'd had to do all the searching themselves.

For the last few years, CASARA has been an official part of the Canadian Forces annual SAREX and competition, and I believe this is a reflection of our worth. I'm proud to be part of it, and the words of this SAR Tech made me feel like I really do belong. ■

Marie Woodruff is with Aircrew/Search HQ/Administration of the B.C. Provincial Emergency Program (Air), CASARA Vancouver Island Zone, Victoria, B.C.

Understanding the dangers of AIRCRAFT ICING

Freezing rain makes for slick roads and terrible driving conditions, but what happens when you combine freezing precipitation and flying?

It leads to serious problems that Environment Canada's Meteorological Service of Canada (MSC) spent four months researching.

From November 2003 until February 2004, the MSC was one of the agencies leading a major North American study to better understand aircraft icing and hazardous winter weather.

Aircraft icing forms when airplanes encounter freezing precipitation or cloud droplets with temperatures colder than 0°C. Ice can attach to the wings, tail and windshield, making flying dangerous.

Icing has led to an average of 30 deaths and 14 injuries in the United States each year. Statistics for Canada show an average of 50 fatalities each year.

Aircraft encounter potentially dangerous icing conditions when the temperature is below 0°C and there is freezing precipitation or cloud droplets present

Ice accumulation

Dr. George Isaac, Senior Cloud Physics Research Scientist with the MSC, gave a presentation on aircraft icing at the SARSCENE 2003 workshop. He talked about the importance of this study and said the majority of accidents occur in private and not commercial aviation.

Aircraft icing is a major problem, but accidents are not necessarily caused by ice accumulation. Even a small amount of ice, he said, can decrease fuel efficiency and affect the pilot's ability to manoeuvre an aircraft, and pilots must be aware of their aircraft's certification for flying in icing conditions.

Further, Dr. Isaac stressed the need to improve current icing forecasts. Because of the difficulty of producing such forecasts, they have been traditionally conservative, forecasting a potential hazard over a larger than necessary

region. Significant improvements have been made in the numerical weather forecast models to help solve this problem.

Ultimately, this study will improve air travel safety through better forecasts and detection of winter weather hazards.

Other Canadian partners in the study include Transport Canada, Department of National Defence, Communications Research Centre, McGill University and Trent University. Major American part-

ners include the National Oceanographic and Atmospheric Association, National Science Foundation and the Federal Aviation Administration. ■

Five research planes

The \$3 million study, with partial funding from the New SAR Initiatives Fund, was conducted near Montreal's Mirabel airport because of the high occurrence of freezing precipitation — approximately 50-75 hours each year — and because this area around the Great Lakes is a high air traffic region. Within North America, only Newfoundland and Labrador has more hours of precipitation, with 150 hours a year.

The study had five research planes set to take off from Ottawa, Ontario; Cleveland, Ohio; and Bangor, Maine during storm conditions to collect storm data from different heights in the atmosphere on flights to Montreal.

The study made use of data collected in-flight as well as on the ground. This information will help researchers better understand weather formations, including places where freezing precipitation is more common, and the reasons for this.



Even a small amount of ice can decrease fuel efficiency and affect a pilot's ability to fly an aircraft.

Comprendre les dangers du GIVRAGE D'AVIATION

endroits où les précipitations verglaçantes sont plus fréquentes et pourquoi il en est ainsi.

Accumulation de glace

George Isaac, Ph.D., chercheur principal de la physique des nuages au SMC, a prononcé une conférence sur le givrage des aéronefs au congrès SARCÈNE 2003. Il a souligné l'importance de cette étude et fait remarquer que la plupart des accidents se produisent dans l'aviation privée et non dans l'aviation commerciale.

Le givrage des aéronefs est un problème de grande importance mais les accidents ne sont pas nécessairement causés par l'accumulation de glace. Même une petite quantité de glace, selon lui, peut réduire le rendement de l'aéronef et réduire les capacités de manœuvre du pilote. De plus, les pilotes doivent s'assurer que leur aéronef est certifié pour le vol en conditions de

givrage. M. Isaac a également insisté sur la nécessité d'améliorer les méthodes actuelles de prévision du givrage. Comme il est difficile de faire de telles prévisions, la tendance est à la prudence et les zones prévues de dangers possibles sont souvent plus vastes qu'il est nécessaire. Les modèles numériques de prévisions météorologiques ont toutefois connu des améliorations significatives qui aideront à résoudre ce problème. Idéalement, cette étude permettra d'améliorer la sécurité des voyages aériens grâce à de meilleures prévisions et à une meilleure détection des risques reliés aux conditions météorologiques hivernales.

Les autres partenaires canadiens de cette étude sont Transports Canada, le ministère de la Défense nationale, le Centre de recherche sur les communications, l'Université McGill et l'Université Trent. Les grands partenaires américains sont la National Oceanographic and Atmospheric Association, la National Science Foundation et la Federal Aviation Administration. ■



Même une petite quantité de glace peut réduire le rendement de l'aéronef et réduire les capacités de manœuvre du pilote.

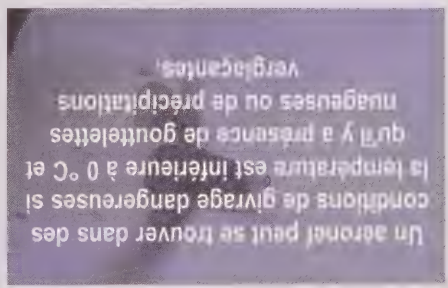
La pluie verglaçante rend les conditions routières très mauvaises, mais qu'arrive-t-il lorsque l'on est face à des précipitations verglaçantes pendant une activité aérienne ?

Cette combinaison crée de sérieux problèmes que le Service météorologique du Canada (SMC)

d'Environnement Canada a étudiés pendant quatre mois. De novembre 2003 à février 2004, le SMC était l'un des organismes à la tête d'une grande étude nord-américaine visant à mieux comprendre le givrage des aéronefs et les risques des conditions hivernales. Le givrage des aéronefs a lieu lorsque ces derniers rencontrent des précipitations verglaçantes ou des gouttelettes nuageuses d'une température inférieure à 0 °C. La glace peut s'accumuler sur les ailes, la queue et le pare-brise, créant ainsi des conditions de vol dangereuses. Le givrage est responsable d'en moyenne 30 décès et 14 blessures aux États-Unis chaque année. Les statistiques canadiennes rapportent une moyenne de 50 victimes par année.

Cinq avions de recherche

L'étude de trois millions de dollars, financée en partie par le Fonds des nouvelles initiatives de R-S, s'est déroulée près de l'aéroport Mirabel à Montréal puisque les précipitations verglaçantes y sont très fréquentes — de 50 à 75 heures par année — et parce que cette région à proximité des Grands Lacs voit un important volume de circulation aérienne. En Amérique du Nord, seule la province de Terre-Neuve-et-Labrador a plus de précipitations verglaçantes, soit 150 heures par année. Aux fins de l'étude, on a fait décoller cinq avions de recherche à partir d'Ottawa (Ontario), Cleveland (Ohio) et Bangor (Maine) dans les conditions de tempête afin qu'ils recueillent des données sur ces conditions à partir d'altitudes différentes lors de leur vol vers Montréal. L'étude s'est servie des données recueillies en vol et au sol. Ces renseignements aideront les chercheurs à mieux comprendre les formations météorologiques, y compris les



Un aéronef peut se trouver dans des conditions de givrage dangereuses si la température est inférieure à 0 °C et qu'il y a présence de gouttelettes nuageuses ou de précipitations verglaçantes.

En souvenir d'un héros — Hommage à Al Banky

par Marie Woodruff

Au début des années 90, la revue SARSCÈNE a

publié quelques articles du caporal-chef (et plus tard

sergent) Al Banky, technicien en R-S au sein du

442^e Escadron à Comox. Quatre de ces articles étaient :

« Quand la bulle éclate : la gestion du stress lors d'un

incident critique - point de vue d'un initié », « Du sang,

de la sueur et des larmes artificielles », « Une mission

inchangée — 50 ans de sauvetage » et, mon article

préféré, « 672 pirates à la jambe de bois ». Les deux

derniers articles ont été publiés en 1997 dans un

numéro spécial commémorant 50 années de R-S au

sein des Forces canadiennes. Al a également écrit pour

d'autres publications, dont *Sentinel*, *Airforce* et le journal

de la base des Forces canadiennes de Comox, *Totem*

Times.

J'ai toujours apprécié ses articles, qui étaient très

informatifs et bien écrits.

J'ai fait la connaissance du sgt Banky en 1998, lorsque

j'étais agente administrative pour l'Association civile de

recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) et qu'il

était affecté au Centre de coordination de sauvetage de

Victoria. La même année, il a pris sa retraite et s'est

joint au Service de police de Victoria pour devenir par la

suite officier d'état-major de l'escadron Sidney Air Cadet.

En juin 2003, devenu lieutenant, il a reçu la Médaille du

jubilé d'or de la Reine.

Al est décédé d'un infarctus le 11 octobre 2003, à l'âge

de 39 ans. Près de 1 000 personnes étaient présentes

aux funérailles, malgré la pluie torrentielle.

J'ai assisté aux funérailles et à la réception qui a suivi

où ses amis, sa famille et ses collègues ont pris le

temps d'échanger certaines de leurs histoires préférées

à son sujet.

Plusieurs de ses collègues de R-S étaient présents et

j'ai été impressionnée de voir, épinglées sur divers

uniformes, une Croix du service méritoire, une Mention

élogieuse du Chef d'état-major de la Défense, une

Mention élogieuse du commandant en chef à l'Intention

des unités, une Médaille du service méritoire et au

moins trois Médailles de la bravoure. Ces médailles sont

des symboles tangibles de l'appréciation de la nation

pour les actions héroïques de ces gens, bien qu'une

grande part de leur travail reste toujours dans l'ombre.

Un des meilleurs amis du sgt Banky était le sgt Dale

Robillard, instructeur à l'École de recherche et de

salvotage des Forces cana-
diennes. Après lui avoir
monté un poème que
j'avais écrit après
l'écrasement du Labrador
305, le sgt Robillard m'a
convaincue de le lire lors du
rassemblement. C'est ce
que j'ai fait et le poème a
été bien reçu. Plus tard, en
parlant à Dale, je lui ai confié que je me sentais un peu
mal à l'aise d'être parmi tant de professionnels de la
R-S. Je n'étais, après tout, qu'une bénévoles. Mais il
n'était pas d'accord : il m'a dit que les bénévoles sont
aussi importants que les « professionnels rémunérés ». Nous
avons tous, en travaillant conjointement, un rôle
fondamental dans le succès des missions de R-S —
pour sauver des vies.



Un travail d'équipe
Les membres de l'ACRSA reçoivent la même formation
d'observateur que les membres des Forces
canadiennes. La tâche qui leur incombe est très
exigeante mentalement puisqu'elle requiert un niveau de
concentration extrêmement élevé, pour des périodes
continues de 20 minutes chacune. On survole la zone
de recherches, examinant le sol, la mer ou la côte à la
recherche d'un signe ou d'un signal.
On doit encore secourir le blessé et celui-ci aura cer-
tainement besoin d'attention médicale, mais la mission
est déjà à moitié complétée, et les techniciens de R-S et
autres équipages d'aéronef sont alors plus alertes et
mieux préparés que s'ils avaient dû procéder à toutes
les recherches eux-mêmes.
Au cours des dernières années, l'ACRSA a fait partie
intégrante du SAREX annuel et des compétitions de R-S
des Forces canadiennes, ce qui, je crois, souligne notre
valeur. Je suis fière d'en faire partie et les mots du
sgt Robillard m'ont vraiment fait sentir que j'appartenais
à une grande équipe. ■

Marie Woodruff est affiliée au secteur équipement/QG des
recherches/administration du programme provincial des
mesures d'urgence (air) de la Colombie-Britannique,
ACRSA zone de l'île de Vancouver, Victoria (C.-B.).

AUXILIO SEMPER — La Garde côtière canadienne 1962-2002

par Derek Smith

Il est toujours difficile, en racontant des faits, de trouver le juste équilibre entre une

narration intéressante et la répétition d'éléments. C'est ce défi qu'a relevé Charles Maginley dans *Auxilio Semper*, racontant les activités, la structure et les

vaisseaux de la Garde côtière canadienne depuis sa création en 1962.

S'adressant à un public ayant déjà une connaissance de base ou un intérêt dans le domaine, l'auteur a tenté de montrer tous les aspects du travail de la Garde côtière canadienne, ainsi que les réorganisations qui l'ont touchée lors des quarante premières

années de son existence.

Deux courts chapitres traitent de l'accroissement du

commerce maritime et de la pêche en eaux canadiennes

ainsi que de la mise sur pied par le gouvernement des

Services civils de la marine afin d'administrer et d'assurer

la sécurité de ces activités.

C'est en 1962 que l'on crée ce qui deviendra le grand

organisme multifonctionnel que l'on connaît aujourd'hui,

en décidant que les vaisseaux du ministère des

Transports seraient désormais gérés par une entité

séparée, la Garde côtière canadienne. Les chapitres qui

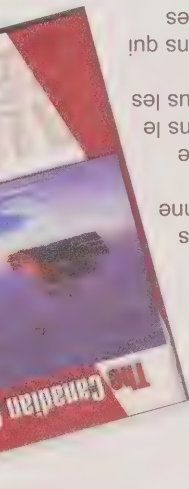
suivent donnent une perspective intéressante sur

certaines décisions et certains débats qui ont suivi, tout

au long de la croissance de la Garde côtière et de sa

prise en charge de tâches de plus en plus variées.

Un des aspects intéressants de ce livre est la présence



de courtes biographies de quelques personnages importants, tels que le redoutable capitaine Joseph E. Bernier, un marin de l'Arctique sans égal, ainsi que le capitaine Eric Brand et l'amiral Anthony Storrs qui ont contribué grandement aux débuts de la Garde côtière dans les années 60. L'auteur parle ensuite brièvement de la formation, des multiples ramifications côtières qui forment maintenant la Garde côtière actuelle, de son déplacement du ministère des Transports au ministère des Pêches et Océans, ainsi que des pressions politiques ayant touchée. L'auteur y raconte aussi la naissance de la Garde côtière auxiliaire canadienne ainsi que certains des incidents — au dénouement triste ou joyeux — auxquels les deux organismes ont participé, mettant à l'épreuve leurs vaisseaux et leurs équipages. J'ai apprécié *Auxilio Semper* et, en tant que nouveau venu dans le monde de la R-S au Canada, ce livre m'a permis de mieux comprendre le fonctionnement de la Garde côtière et de la Garde côtière auxiliaire, ainsi que de l'infrastructure côtière s'y rattachant. Ce livre arrive juste à point, alors qu'une réorganisation de la Garde côtière comme organisme de service spécial pouvant être affecté à la sécurité maritime pointe à l'horizon. Je recommande ce livre à tous ceux qui s'intéressent aux services de R-S maritime au Canada. ■

Démarquez-vous à SARSCÈNE 2004

Inscrivez-vous au **Jeu de SARSCÈNE** le mercredi 13 octobre à **Calgary (Alberta)**

Formez votre équipe dès aujourd'hui

www.snrs.gc.ca • 1 800 727-9414 • sarscene@snrs.gc.ca

Présenté conjointement par le Secrétariat national de recherche et sauvetage et l'Association de recherche et sauvetage de l'Alberta



DEREK SMITH EST UN officier de la Garde côtière du Royaume-Uni (Garde côtière de SM) participant à un échange d'une durée de deux ans avec le SNRS. Avant sa venue à Ottawa, M. Smith était l'inspecteur régional des Garde-côtes du sud-est de l'Angleterre, responsable de trois centres de coordination de sauvetage maritime, du Service de trafic maritime du détroit de Dover, de 30 équipes de secours côtières et de diverses unités maritimes et aériennes de R-S. ■

UN NOUVEAU SYSTÈME MODERNISÉ LA COORDINATION DES MISSIONS



Photo de Ray Stockermans
L'officier Scott Miller de la Garde côtière utilise le nouveau système à la JRCC de Trenton, au cours d'une intervention de R-S.

Le système de gestion des missions de R-S mis sur pied par les Forces canadiennes et la Garde côtière canadienne améliore la façon dont les centres de coordination de sauvetage contrôlent les services canadiens de R-S.

Le capitaine Rob Mulholland a reçu le prix Agatha Bystram 2003 pour son travail dans la mise au point de ce système. Ce prix annuel souligne le leadership dans la gestion de l'information et a été créé en l'honneur d'Agatha Bystram, pionnière en gestion de l'information du gouvernement fédéral.

Chargé de projet au cours des 12 derniers mois, le capitaine Mulholland et son équipe, en collaboration avec le personnel du Centre de contrôle des opérations du réseau de R-S de Trenton, ont veillé à ce que tous les Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) ainsi que les ressources primaires de R-S aient accès aux mêmes renseignements afin d'accomplir efficacement leur mission.

Le système de gestion des missions de R-S enregistre, conserve et permet un accès rapide aux renseignements qui permettent de confier la mission aux ressources appropriées.

Toutes les pièces à la bonne place

En cas d'incident. De plus, il permet de communiquer l'information plus efficacement aux équipes de sauvetage. Le major Pat McSorley, qui était officier responsable au JRCC Victoria lors de la mise sur pied du système de gestion des missions de R-S, croit que ce système facilite le travail du contrôleur car il met tous les outils nécessaires à sa disposition, en un seul endroit.

Grâce au système de gestion des missions de R-S, le coordonnateur a accès à des outils tels qu'un registre électronique des cas, des renseignements sur l'embarcation disparue ainsi que des rapports d'aperçu.

Dans le passé, une foule de registres papier, de dossiers, de fichiers Rolodex et de cartes marines et aéronautiques étaient nécessaires.

« On conserve ces anciennes méthodes en cas d'urgence, mais la fiabilité du système et des systèmes de secours laissent douter de leur utilisation potentielle » fait remarquer le major McSorley.

Non seulement la gestion de l'information et la communication se trouvent-elles améliorées, mais le système jouera un grand rôle dans l'évaluation des futures techniques et procédures en matière de R-S.

« Lorsque l'on est à la recherche d'un aéronef disparu, c'est un peu comme si l'on assemblait les morceaux d'un casse-tête » dit le capitaine Mulholland. « En s'assurant que tous ont accès aux renseignements nécessaires et disponibles, nous veillons à ce qu'ils aient en main les morceaux dont ils ont besoin. »

Roch Carrier, administrateur général de la Bibliothèque nationale du Canada et président du Conseil des bibliothèques du gouvernement fédéral, qui présentait le prix, a souligné que le capitaine Mulholland devait être félicité pour son dévouement et sa détermination à l'intégration et à la gestion de ce système qui permettra aux services de R-S canadiens de sauver des milliers de vies.

Le système fonctionne vingt-quatre heures par jour, sept jours par semaine, et constitue l'outil principal utilisé par les contrôleurs dans la gestion des opérations de R-S au Canada.

« Le système a fait ses preuves et a permis d'accroître l'efficacité du travail complexe, dynamique et effréné que peut être la coordination des opérations de R-S » conclut le major McSorley. ■

capacités partout au pays grâce aux ressources des services de police. À l'aide du financement du FNI, ce projet fera la promotion des partenariats et de la coopération multi-instances. Puisque l'hélicoptère de la GRC pour les opérations de R-S en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba est basé à Edmonton, la distance à parcourir pour intervenir lors d'un incident est souvent très grande et le temps d'intervention est accru. Avec des observateurs formés et certifiés partout dans ces trois provinces, la rapidité d'intervention et les ressources disponibles s'en trouveront augmentées.

Projet n° GRC 1/01 ■

La base de données DogSpeak est mise sur pied pour les équipes cynophiles de R-S partout en Ontario

Une nouvelle base de données

répertorient les équipes cynophiles

de R-S, sous l'égide des Mesures

d'urgence Ontario

(MEO), a été mise sur

pied pour assurer une

meilleure gestion de

ces ressources.

La base de données DogSpeak,

financée par le FNI, déterminera la

disponibilité des équipes cynophiles

de R-S, y compris leurs

compétences, qualifications,

mobilité et emplacement.

Avant la mise en œuvre de ce pro-

jet, il n'existait aucun registre central

des qualifications et des renseigne-

ments de mobilisation pour les


chiens et leurs maîtres.

INSCRIVEZ-VOUS

www.opp.ca/programmesetservices

Base de données des chiens de R-S

DogSpeak



Selon le sergent-chef Larry Bigley de l'Unité canine de la Police provinciale de l'Ontario, cette base de données « fournira des profils précis des spécialités et des certifications de R-S de chacune des équipes canines de la province, selon l'endroit et selon la compétence. »

Une fois mis sur pied en Ontario, ce projet pourra être étendu à l'ensemble du Canada. Idéalement, on pourrait

ainsi créer des critères nationaux plus

uniformes pour les normes, les évaluations, les stratégies de communication, les protocoles et la tenue de registres touchant les chiens de R-S.

Projet n° ON 3/03 ■

Pour en savoir davantage sur ces

projets, la page Web

www.nss.gc.ca/site/newSARinitiativess/NIFreports_f.asp permet de

rechercher les rapports finaux en

fonction de l'exercice financier et

du numéro de projet.



Photo de Sue Hall

Photos offertes par la Search and Rescue Dog Association of Alberta



Ne manquez pas SARSCÈNE 2004 !

SARSCÈNE

Des tarifs préférentiels avant le 31 août

Interwvz-vous maintenant !

Du 13 au 16 octobre • Calgary (Alberta)

www.snrs.gc.ca • 1 800 727-9414 • sarscene@snrs.gc.ca

Préente conjointement par le Secrétariat national de recherche et sauvetage et l'Association de recherche et sauvetage de l'Alberta

la communication, d'intérêt en R-S

bien et les agents d'Environnement
Canada espèrent effectuer d'autres
tests sous peu.

Radiométéo est un service de diffu-
sion sur bande VHF-FM en opération
vingt-quatre heures par jour, sept jours
par semaine.

Ce système automatisé diffuse les
observations météorologiques les plus
récentes, les prévisions destinées au
grand public, les prévisions maritimes
ainsi que les avertissements pour
certaines régions du pays.

Grâce à la diffusion en Inuktitut, le
SMC espère donner accès à des
prévisions météo à jour à un plus
grand pourcentage de la population
nordique et réduire ainsi les blessures
et décès liés aux conditions
météorologiques.

Projet n° EC 1/00 ■

Un nouveau projet de formation améliore la coopération entre instances

La province de Terre-Neuve-et-
Labrador améliore l'interopérabilité au
sein de la province à l'aide d'un
nouveau projet de formation appuyé
par la GRC et financé par le FNI. Ce
projet, appelé Formation conjointe :
policiers-bénévoles (*The Joint
Police/Volunteer Training Initiative*), a
été mis sur pied afin de réunir des
gens de divers organismes de R-S
partout dans la province lors d'une

formation intensive de deux semaines.
Crée à l'intention des agents de la

GRC, des agents de la Royal
Newfoundland Constabulary, des
groupes de bénévoles en R-S, des
agents de la Garde côtière cana-
dienne, des gardiens de Parcs

Canada, des responsables provin-
ciaux de la faune et des chefs de
groupes autochtones, cette formation
comprend la gestion des recherches,
la technologie de gestion des
recherches et le système de

commandement
des interventions.
Non seulement ce
projet permettra-t-il
de mettre en place
une formation de
base commune à
tous les groupes,
mais il renforcera
également les liens
entre les différents
groupes de R-S de
la province.

Projet n° GRC 1/03 ■

Le projet SAR COP forme des bénévoles pour un nouveau rôle en R-S

En Alberta, la GRC a trouvé un
moyen novateur pour réagir à la
hausse du nombre d'incidents de R-S
combinaée à une diminution des
ressources : former des bénévoles
pour qu'ils puissent travailler comme
équipes d'aéronef bénévoles lors
d'interventions de R-S.
La GRC a un mandat provincial pour
la recherche et le sauvetage de
personnes disparues; ce projet lui
permettra de poursuivre en ce sens,
malgré la diminution des ressources et
l'augmentation des incidents de R-S,
en intégrant la participation de
bénévoles civils à ce mandat.
Les participants à ce cours suivront
Des cours pratiques et théoriques permettront aux participants
de se qualifier comme membre bénévole d'équipage de R-S.



Photos offertes par le constable Rick Tye Fisher de la GRC

De la coopération à voici quelques projets

Les cinq projets décrits ici
sont appuyés par le Fonds
des nouvelles initiatives (FNI)
de recherche et de sauvetage.

Des radios mobiles à réseau partagé pour les ressources primaires de R-S en Nouvelle Écosse

par Peter Stow

Depuis 2000, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a mis sur pied son système de radios mobiles à commutation automatique de canaux de 800 MHz. Ce système remplace l'ancien réseau de radio VHF et sert maintenant de moyen de communications pour la GRC, l'Organisation de mesures d'urgence, le ministère des Ressources naturelles, les services médicaux d'urgence et la plupart des services de police et d'incendie en Nouvelle-Écosse.

En juin 2003, grâce au financement du FNI du SNRS, on a placé des radios mobiles à réseau partagé (RMRP) à bord de toutes les ressources côtières primaires de R-S (maritime). Ces radios permettent des communications directes et sur les lieux de incidents entre les bateaux de sauvetage de la Garde côtière canadienne, les bateaux de sauvetage de la zone côtière et les autres organismes participant à l'intervention de R-S. On a pu voir la grande utilité

Le système de radios mobiles à réseau partagé (RMRP) permet d'améliorer les communications et l'interopérabilité entre les organismes.



de ces radios et on les a par la suite utilisées lors de plusieurs interventions multi-instances de R-S.

Le 24 décembre 2003, le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) de Halifax a du prêter main forte à la GRC pour retrouver une personne disparue juste à l'extérieur de Halifax (Nouvelle-Écosse). Le vaisseau de 52 pieds *Sambro* de la Garde côtière canadienne a reçu l'ordre de se rendre dans la zone côtière et de travailler conjointement avec la GRC. Le système RMRP a permis au *Sambro* et à la GRC (sur la rive) de garder une communication directe et continue, permettant d'améliorer ainsi l'effort coordonné des deux organismes. Avant l'installation du système RMRP, les communications se seraient effectuées à l'aide de

téléphones cellulaires ou avec la collaboration de tiers, sur des réseaux radios indépendants. Ces deux moyens de communications présentent des lacunes opérationnelles lors d'interventions de R-S.

L'interopérabilité est un enjeu clé pour tous les organismes de R-S. Grâce au système RMRP de la Nouvelle-Écosse et au SNRS, les bateaux de sauvetage de la Garde côtière canadienne, les bateaux de sauvetage de la zone côtière et les autres organismes participants sont beaucoup plus efficaces.

Projet n° GCC 1/02 ■

Radiométéo diffusera bientôt en Inuktitut

Radiométéo, un projet du Service météorologique du Canada (SMC) financé par le FNI s'apprête à franchir une nouvelle étape : la diffusion en Inuktitut.

Lors de l'installation des premières Radiométéos dans les régions de Cape Dorset, Rankin Inlet et Arviat en juin 2002, on savait que le défi serait de trouver une terminologie météorologique pouvant être comprise en plusieurs dialectes Inuktitut. Des tests de programmation effectués en novembre 2003 ont permis de veiller à ce que les diffusions en Inuktitut se déroulent

d'effacer du dossier les renseignements relatifs à la balise.

De plus, certains renseignements pertinents changeront d'un

propriétaire à l'autre (comme la personne avec qui

communiquer en cas d'urgence).

Question : Je viens de faire l'acquisition de ma toute pre-

mière balise de détresse. Pourquoi votre base de données

ne me permet-elle pas de procéder à son enregistrement ?

Réponse : Dans notre base de données, vous verrez une ou

deux astérisques à côté de chacun des champs obligatoires

dans chacune des sections

(renseignements sur le propriétaire, renseignements sur la

balise, renseignement sur le bâtiment, personne avec qui

communiquer en cas d'urgence). Le système ne vous per-

mettra pas d'aller plus loin tant que vous n'aurez pas rempli

ces champs. Vous n'avez pas à remplir le « nom de la

société » dans les sections renseignements sur le

propriétaire et contact en cas d'urgence. Lorsque vous aurez

rempli tous les champs, vous devez cliquer sur « Terminer »

pour recevoir votre nom d'utilisateur et votre mot de passe.

Si vous avez toujours des problèmes, nous vous

suggérons les options suivantes : téléphonez-nous au

1 800 727-9414 ou envoyez votre formulaire

d'enregistrement par télécopieur au (613) 996-3746. Lorsque

nous aurons créé votre dossier, vous recevrez une

confirmation d'enregis- trement que vous devrez vérifier,

signer et nous renvoyer comme confirmation.

Si vous devez faire des changements aux renseignements

relatifs à l'enregistrement, rendez-vous en ligne et utilisez le

nom d'utilisateur et le mot de passe fournis afin de faire les

modifications nécessaires. Le système nous enverra

automatiquement un courriel nous informant des

modifications et des ajouts que vous avez effectués.

Question : Je suis un citoyen canadien et je visiterai bientôt

les États-Unis. Dois-je faire inscrire ma balise de détresse

au Registre américain ?

Réponse : Non. Si vous avez procédé à l'inscription de votre

balise au Registre des balises de détresse du SNRS, vous

avez fait ce qu'il fallait pour veiller à votre sécurité où que

vous soyez dans le monde. Si votre balise de détresse

devait être activée lors d'un incident aux États-Unis ou

ailleurs dans le monde, votre signal de balise sera capté par

satellite et transmis à des unités de sauvetage.

Le signal transmettra également les renseignements

relatifs au pays d'enregistrement, à la personne en détresse

et à la personne avec qui communiquer.

Ceci s'applique à toutes les balises de détresse de 406

MHz : les radiobalises maritimes de localisation des sinistres

(RLS), les balises de localisation personnelles (BLP) et les

Présenté conjointement par le Secrétariat national de recherche et
sauvetage et l'Association de recherche et sauvetage de l'Alberta.

www.snrs.gc.ca • 1 800 727-9414 • sarscene@snrs.gc.ca

Inscrivez-vous dès maintenant.

• Fonds des nouvelles initiatives de R-S • et bien plus !

• pratiques exemplaires de prévention • chiens de R-S

• collaboration entre organismes • R-S par air, mer et terre

• bénévoles • conférenciers internationaux

Ne manquez pas les Jeux, les

démonstrations de R-S, les ateliers

pré-congrès, le salon professionnel et le

Du 13 au 16 octobre

Calgary (Alberta)

du congrès SARSCÈNE

13^e édition

Bienvenue à bord !

SARSCÈNE
2004

<http://beacons.nss.gc.ca/logon.asp?lang=f> ■

1 800 727-9414 ou visitez le

Pour plus de renseignements, téléphonez au

vie ou de mort.

ces renseignements, car il pourrait s'agir d'une question de

trément de leur balise de détresse. N'oubliez pas de fournir

avec qui communiquer en cas d'urgence lors de l'enregis-

Veillez noter : plusieurs personnes oublient d'indiquer

émetteurs de localisation d'urgence (ELL).

Questions fréquentes sur l'enregistrement des balises

Question : Je possède une balise dont le code est américain, mais mon bateau bat pavillon canadien et j'aimerais inscrire ma balise de détresse au registre canadien. Que dois-je faire ?

Réponse : Le Canada ne procède pas à l'enregistrement des balises de détresse ne possédant pas de code canadien. Nous vous suggérons de faire recoder votre balise.

Question : Je viens de faire l'acquisition d'une balise de détresse chez un fabricant. Celle-ci est-elle déjà inscrite au Registre ?

Réponse : Non. Les balises de détresse sont comme les voitures. Lors de l'achat d'une voiture, il est nécessaire de faire enregistrer celle-ci au nom du nouveau propriétaire. Les balises de détresse fonctionnent sur le même principe. Le formulaire d'enregistrement devrait être inclus dans la boîte.

Question : Je viens tout juste d'acheter une balise de détresse d'un propriétaire qui l'avait inscrite au Registre du SNRS. Dois-je l'inscrire à nouveau ?

Réponse : Lors de l'achat d'une voiture usagée, le nouveau propriétaire doit procéder à l'enregistrement de la voiture à son nom, c'est donc un nouvel enregistrement. Nous aurons cependant besoin des renseignements suivants : une lettre signée de l'ancien propriétaire nous donnant la permission



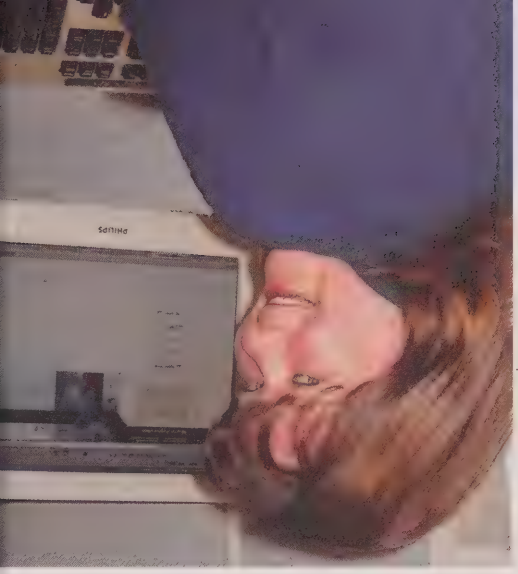
La journée semble parfaite pour faire un tour d'avion dans les grands espaces isolés du nord de l'Ontario: la météo est bonne et tout se déroule tel que prévu par le plan de vol. Tout à coup, un problème surgit : le moteur cesse de tourner et vous ne réussissez pas à faire quoi que ce soit pour régler la situation. La piste d'atterrissage la plus proche est encore trop éloignée et vous décidez donc de tenter l'atterrissage dans l'espace découvert le plus proche. Tout se passe en quelques secondes tandis que vous tentez de garder le contrôle de l'appareil.

L'avion s'écrase et l'impact vous fait perdre connaissance. Bien que vous ayez rempli un plan de vol, il se passera encore plusieurs heures avant que vous ne soyez considéré comme en retard. Ce qui vous sauvera ?

L'émetteur de localisation d'urgence (ELT) qui transmet son signal de détresse dès l'impact. Ce signal de balise sera capté par les satellites en orbite faisant partie du système COSPAS-SARSAT qui transmettra vos coordonnées aux autorités de sauvetage.

Depuis sa mise sur pied en 1982, le système satellite COSPAS-SARSAT instauré par le Canada, la France, les États-unis et l'ex-Union Soviétique a permis de sauver plus de 15 000 vies partout au monde.

Chantal
Pétrin est
responsable
du Registre
des balises
de détresse
au SNRS



Question : Comment puis-je savoir si ma balise de détresse a un code canadien ?

Réponse : Toutes les balises de détresse ont un code hexadécimal à 15 caractères. Le code des balises canadiennes commence par les trois caractères suivants : A78, A79, 278 ou 279.



L'Unité marine des Services de police de la région de Peel brise la glace

L'Unité marine et sous-marine des Services de police de la région de Peel est opérationnelle à toute heure du jour. Elle est maintenant équipée pour faire face à toute situation allant du sauvetage sur glace au remorquage.

L'Unité sous-marine de recherche et de sauvetage des Services de police de la région de Peel est située dans la ville de Mississauga, à la marina Lakefront Promenade. La marina est adjacente à la centrale au charbon de Lakeview. La centrale, de par ses activités de production d'électricité, émet de l'eau chaude dans le bassin de la marina qui ne gèle ainsi jamais. Bref, l'Unité marine et sous-marine de R-S a la possibilité d'intervenir rapidement en cas d'urgence maritime hivernale ou estivale dans l'ouest du lac Ontario 7 jours par semaine, 365 jours par année. En 2003, l'Unité est intervenue à la suite de 125 appels de R-S, allant de problèmes mécaniques à de véritables situations de R-S. L'Unité a été mise sur pied en 1974 et conduisait alors un bateau d'aluminium de 14 pieds. Les patrouilles étaient confinées à la rivière Credit et le manque de formation et de matériel empêchait les agents de répondre de façon sécuritaire aux appels sur le lac Ontario. L'Unité a pris de l'ampleur au cours des années, faisant l'acquisition de meilleures embarcations ainsi que de formation et de matériel spécialisés. Pour l'instant, elle se compose de quatre équipes formées de huit agents, un sergent et augmentées de six agents auxiliaires. Le *Marine 1* est une embarcation de dix mètres à coque d'aluminium

et à deux moteurs diesel. Le *Marine 2* est une embarcation gonflable à coque rigide de huit mètres, propulsée par deux moteurs hors-bord d'une puissance de 150 chevaux. Ces deux embarcations sont munies de matériel de pointe en matière de navigation, de communications et de R-S. La formation est intense, comme le souligne le sergent Mark Stafford, chef de l'Unité. Il existe 80 catégories de formation, telles que le cours de base en traumatologie, le sauvetage sur glace, les embarcations rapides de sauvetage, la formation de barreur ainsi que plusieurs cours liés à la R-S. Plusieurs de ces cours sont donnés à l'interne et sont régulièrement mis à niveau. Pendant l'hiver, lorsque les besoins opérationnels sont moins grands, l'accent est mis sur la formation.

L'Unité est responsable de 146 km² sur le lac Ontario. Devant couvrir une zone aussi étendue, l'Unité marine des Services de police de la région de Peel comprend bien l'importance de la collaboration entre les organismes de R-S. Le sergent Stafford, qui dirige l'Unité depuis août 2003, croit qu'il est important d'être préparé pour n'importe quelle catastrophe. L'Unité marine des Services de police de la région de Peel travaille en étroite collaboration avec d'autres unités marines de l'ouest du lac Ontario, y compris celles de Toronto, York, Durham, Hamilton, Halton et Niagara, avec la Garde côtière des États-Unis, les Forces canadiennes et la Garde côtière canadienne à Trenton. Avec le retour prochain des beaux jours, la saison de navigation de plaisance approche à grands pas et l'Unité maritime des Services de police de la région de Peel est bien préparée afin que le public puisse continuer à pratiquer ses activités nautiques, de plaisance et de pêche, de façon sécuritaire. ■

pu discuter des ressources, des procédures d'intervention, des attentes et des préoccupations de chacun » ajoute-t-il.

Ces exercices sur table sont une occasion permettant aux divers groupes d'en apprendre plus les uns sur les autres et de discuter des scénarios possibles. Mais combien de ces groupes ont-ils l'occasion de mettre en pratique ce qu'ils ont appris peu après la tenue de l'exercice ?

Une démarche intégrée

Si l'on tient compte de la bonne organisation des recherches du gardien de rennes disparu, l'exercice sur table y est pour beaucoup selon M. Larsen.

« En ce qui a trait à cet incident, l'exercice sur table nous a permis d'utiliser une démarche d'avantage intégrée pour la conduite des recherches puisque nous avions une meilleure connaissance les uns des autres et de nos capacités respectives » dit-il.

Une bonne communication

Avec la tenue des exercices sur table, il est devenu évident qu'une seule rencontre ne permettrait pas d'atteindre réellement les objectifs visés. Les groupes doivent se rencontrer sur une base régulière afin de garantir une bonne communication et doivent poursuivre la formation puisqu'il n'y a pas deux incidents de R-S identiques.



Photo offerte par Parcs Canada

M. Larsen souligne également l'importance de travailler à partir d'un scénario adapté à l'environnement dont il est question.

« Nous avons dû revoir le scénario initial et y faire bon nombre de modifications afin qu'il puisse s'appliquer à notre environnement nordique » explique-t-il.

« Les recherches, ainsi que les exercices de formation, ont un caractère différent dans le nord. Le nombre et le type de ressources disponibles peuvent être très différents de ce que l'on retrouve dans le sud.

De plus, les zones de recherches peuvent être beaucoup plus étendues à cause des moyens de transport et de la faible densité de la population. »

Travailler en collaboration

Dans une lettre à M. Claude Auger, organisateur des exercices sur table à Parcs Canada, M. Larsen le remercie de ses efforts pour la tenue de cet exercice.

M. Larsen a également souligné le professionnalisme et la volonté de collaboration du personnel de la GRC, qui ont facilité les recherches.

« L'exercice sur table nous a permis de rapprocher et nous a permis de développer de meilleures relations de travail, c'est bel et bien la volonté de chacun des participants de travailler en collaboration les uns avec les autres qui nous a permis de passer de la théorie à la pratique » explique M. Larsen.

Il souligne également la participation du sergent d'état-major Sid Gray du détachement d'Inuvik et de Jack Krueger, coordonnateur de la R-S à la GRC, pour leur travail en coulisse veillant à ce que les ressources soient disponibles pour les recherches.

En ce qui concerne les recherches effectuées pour tenter de retrouver le gardien de rennes disparu, M. Larsen affirme qu'il n'a aucun doute que la mise en commun de ressources constatée est le résultat de l'exercice sur table.

Pour plus de renseignements sur la série d'exercices sur table de Parcs Canada, communiquez avec Claude Auger au (819) 997-0201 ou à clauda.auger@pc.gc.ca

DES FONDS POUR VOTRE PROJET EN RECHERCHE ET SAUVEPAGE

Vous ou votre organisation avez probablement de bonnes idées pour relever la recherche et le sauvetage au Canada. Vous intéressez-vous à la prévention des cas de recherche et de sauvetage et à l'amélioration des interventions ? Avez-vous besoin de ressources pour accroître vos capacités en recherche et sauvetage ou pour financer des projets ? Le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage se consacre à la valorisation de la recherche et du sauvetage au Canada. Il est géré par le Secrétaire national de recherche et de sauvetage et est ouvert à la participation des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, du secteur privé, de l'industrie, des universités et des bénévoles.

Les particuliers ou groupes désireux de proposer un projet au financement du FNI doivent être parés par un ministère ou groupe fédéral de recherche et de sauvetage ou par une autorité provinciale ou territoriale en la matière. Le FNI contribue au financement de projets qui portent sur au moins une des six catégories prédéterminées. Les propositions présentées sont examinées, classées par ordre de priorité et approuvées en fonction des fonds disponibles.

Les demandes pour l'exercice financier débutent en avril 2005 et doivent parvenir aux parrains au plus tard le 1^{er} juillet 2004. Pour en savoir davantage sur le FNI, les parrains, les critères de sélection et la procédure de présentation d'une demande, prière de consulter le Guide du FNI au www.nss.gc.ca/site/newSARInitiatives/NIFGuide_f.asp, ou téléphoner au 1 800-727-9414. ■



Le FNI a un nouveau site web : www.nss.gc.ca

Nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage

Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage

RECHERCHE ET SAUVEPAGE

Le FNI a un nouveau site web : www.nss.gc.ca

Nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage

Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage

RECHERCHE ET SAUVEPAGE

Le FNI a un nouveau site web : www.nss.gc.ca

Nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage

Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage

RECHERCHE ET SAUVEPAGE

Améliorer la recherche et le sauvetage dans les parcs nationaux du Canada



Des participants à un exercice sur table du même genre, tenu à Smith Falls (Ontario) par Parcs Canada, discutent des conséquences de l'effondrement d'un barrage sur la rivière Tay.

En décembre 2003, la recherche d'un gardien de rennes dans la région d'Inuvik (Territoires du Nord-Ouest), s'apparentant à une récente simulation de recherche, a démontré l'importance d'une approche intégrée à la R-S.

Après avoir lancé les recherches, la GRC a communiqué avec Ron Larsen, chef des opérations de l'unité de gestion de l'Arctique ouest de Parcs Canada, afin de lui confier la gestion des recherches. Pendant quatre jours, M. Larsen a géré les recherches à l'aide d'un

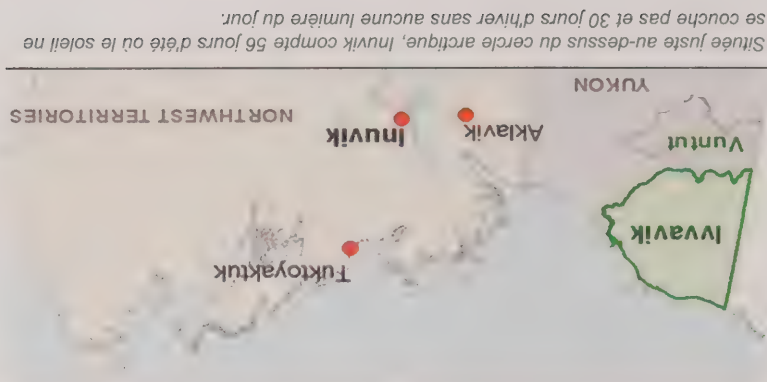
éventail de ressources régionales, telles que les brigadiers, les gardes de parc, les membres de la famille, les comités locaux de chasseurs et trappeurs, un représentant du ministère des Pêches et Océans et la GRC. M. Larsen et son équipe ont éventuellement trouvé la motoneige du gardien disparu, mais ont dû suspendre les recherches à cause du bizzard, afin de ne pas mettre en péril la sécurité des chercheurs.

Des recherches bien gérées
On a tenu une séance de compte rendu après l'incident, afin de discuter de ce qui s'était passé durant les recherches. Selon M. Larsen, malgré le fait que l'équipe n'ait pas réussi à retrouver la personne disparue, tous les participants aux recherches ont

l'impression d'avoir fait tout ce qu'il était possible de faire compte tenu des circonstances. Les participants ont senti que les recherches étaient bien gérées et effectuées dans un esprit de collaboration — ce que M. Larsen attribue à l'exercice sur table dirigé par Parcs Canada à Inuvik en septembre dernier. L'exercice sur table d'Inuvik faisait partie d'une série d'exercices dirigés par Parcs Canada afin de réunir différents groupes et organismes qui aident à travailler en collaboration en cas d'urgence, y compris lors d'incidents de R-S.

Rencontre des représentants locaux

Le scénario en question commençait au parc national d'Inuvik, où un groupe de kayakistes accusait un retard de 48 heures après un voyage de 500 km. Les participants ont travaillé à l'aide du scénario de recherches et discuté comment chacun d'entre eux remplirait son rôle. Selon M. Larsen, l'exercice s'est avéré utile puisqu'il a réuni des représentants locaux de divers groupes et organismes, leur permettant d'en apprendre davantage sur chacun. « En réunissant ce groupe pour une rencontre en personne, nous avons



Activités à venir

Sommet international sur le nautisme et la sécurité nautique

Du 18 au 21 avril 2004 à Panama City (Floride)
www.safedboatingcouncil.org/sunmit/sunmitmain.htm

16^e Séminaire annuel sur la sécurité aérienne au

Canada (organisé par Transports Canada)

Du 19 au 21 avril 2004 à Toronto (Ontario)
[www.tc.gc.ca/CivilAviation/SystemSafety/CASS/2004/menu](http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/SystemSafety/CASS/2004/menu.htm)

Journée de la R-S en Alberta

1^{er} mai 2004
www.saraberta.org

Semaine de la protection civile

Du 2 au 8 mai 2004 partout au Canada
www.semainedelaprotectioncivile.ca/about_f.shtml

Washington State Search and Rescue Conference

Du 21 au 23 mai 2004 au Cascade Peaks Resort and
 Campground de Randle (Washington)
www.co.lewis.wa.us/Sheriff/sarconference.htm

Semaine nationale de la sécurité nautique

Du 22 au 28 mai 2004
www.safedboatingcampaign.com/

Conférence hydrographique du Canada

Du 24 au 27 mai 2004 à Ottawa (Ontario)
www.chc2004.com/index_x.php?lang=fr

National Association for Search and Rescue

(NASAR) SAR 04 Conference

Du 2 au 5 juin 2004 à Lansdowne (Virginie)
www.nasar.org/?semnews&id=65&c=2

Compétition internationale de R-S

Du 4 au 7 novembre 2004 à Portsmouth (Virginie)
<http://seamcoastguard.org/2003/SAR/A031001/sar2004.htm>

SARSCENE 2004

Du 13 au 16 octobre à Calgary (Alberta)
www.snrs.gc.ca ou téléphonez au 1 800 727-9414

Symposium annuel du Conseil canadien de la

sécurité nautique

Du 23 au 26 septembre 2004 à Whistler (C.-B.)
www.csbc.ca/html/AnnualConference.html

SAREX national 2004

Du 20 au 25 septembre à Comox (C.-B.)

Symposium annuel du Conseil canadien de la

sécurité nautique

Du 23 au 26 septembre 2004 à Whistler (C.-B.)
www.csbc.ca/html/AnnualConference.html

Symposium annuel du Conseil canadien de la

sécurité nautique

Du 13 au 16 octobre à Calgary (Alberta)
www.snrs.gc.ca ou téléphonez au 1 800 727-9414

Compétition internationale de R-S

Du 4 au 7 novembre 2004 à Portsmouth (Virginie)
<http://seamcoastguard.org/2003/SAR/A031001/sar2004.htm>

<http://seamcoastguard.org/2003/SAR/A031001/sar2004.htm>

Mountain Rescue Association 2004 Conference

Du 18 au 20 juin 2004 à Anchorage (Alaska)
www.amrg.org/MRA_04/default.htm

14^e Conférence mondiale sur la gestion des

catastrophes

Du 20 au 23 juin 2004 à Toronto (Ontario)
www.wcdm.org/wcdm_home.html

International Conference on Storms: Storms

Science to Disaster Mitigation

Du 5 au 9 juillet 2004 à Brisbane (Australie)
www.stormsconf.org.au/

United States Coast Guard Auxiliary's 2004 National

Conference (NACON)

Du 2 au 4 septembre 2004 à Costa Mesa (Californie)
 Courriel : kbaxin@aug.com

International Snow Science Workshop 2004

Du 19 au 24 septembre 2004 à Jackson Hole (Wyoming)
www.issworkshop.org/

Vous souhaitez partager vos connaissances en R-S ?

Pourquoi ne pas donner une conférence ?

Pour plus de renseignements et pour consulter la liste des sujets, visitez le

www.nss.gc.ca/site/ss/workshop/2004/presentationsn_f.asp.
 La date limite pour soumettre une proposition est le 30 avril 2004.

**Répertoire interactif des
organismes canadiens de
recherche et de sauvetage**

Nous vous remercions de vous être intéressé(e) à nos services. Afin de vous permettre d'effectuer la mise à jour des renseignements concernant votre organisme contenu dans le répertoire en titre, les organismes de R-S disposent d'un accès direct à la base de données pour y modifier, mettre à jour, effacer des renseignements ou y inscrire de nouvelles entrées.

Décès d'un agent de la Gendarmerie royale du

Canada (GRC)
Le caporal de la GRC James

Galloway est décédé tragiquement à la fin de février 2004, alors qu'il intervenait dans une querelle de ménage, près d'Edmonton. Une perte tragique pour la collectivité.

de recherche et de sauvetage, le cpl Galloway laisse le souvenir de son dévouement à la R-S au sol et de son leadership au sein de l'Association civile des chiens de recherche et de

sauvetage de la GRC.
Ann Odgers, une bénévole de
l'Association civile de recherche et
sauvetage aériens (Ontario), dit du
cpl Galloway « qu'il représentait l'idéal

d'un intervenant en R-S. Il vivait — et est mort — en vertu de sa devise :
Pour que les autres vivent. Il était un partisan aussi rare qu'enthousiaste du bénévolat. »

Ses collègues l'ont honoré en 2002, alors qu'il recevait le Certificat de mérite du SNRS pour des projets de recherche et de sauvetage. Le cpl Galloway nous manquera beaucoup.

« La mort de Jim est une grande tragédie pour sa famille, ses collègues policiers, tous les maîtres-chiens et la collectivité de la R-S », a ajouté Mme Odgers. ■

équipes d'intervention communautaire d'urgence (EICU) aussi bien qu'aux membres faisant déjà partie d'une équipe et qui éprouvent le désir de se

Constitué de six modules, il aborde les sujets suivants : introduction aux EICU, sécurité incendie, matières dangereuses et incidents terroristes, interventions de médecine de catastrophe, recherche et sauvetage. Le Bureau de formation autodidactique remet un certificat aux personnes ayant réussi la

cours, d'une durée de six à huit heures. Pour plus de renseignements, consulter le site Web : <http://training.fema.gov/emilweb/SL/s317.asp>

**Transfert de
programme à
Transports Canada
finalisé**

John Adams, commissaire de la Garde côtière canadienne, a annoncé le transfert officiel de l'élaboration de toutes les politiques de

sécurité nautique à Transports Canada. Font partie du transfert : le Bureau de la sécurité nautique, le Programme de protection des eaux navigables, la composante politique du Programme de

protection de l'environnement et la
réforme de la Loi sur la marine
marchande du Canada.
Ce changement permettra aux marins
de s'adresser à un seul et même endroit

pour obtenir des renseignements concernant les politiques de la navigation maritime et tout autre sujet connexe.

Pendant qu'elle escortait le NCMS HAHDA vers la fin d'août dernier, l'équipe de sauvetage de Hamilton, Unité 161, District 2, a dû entrer en action après avoir reçu un appel de détresse par radio. Un bateau était en feu dans le havre de Hamilton. La Garde côtière auxiliaire canadienne et l'Unité marine de la police de Hamilton ont également répondu à l'appel. Personne n'a été blessé, mais le bateau a subi des dommages importants.

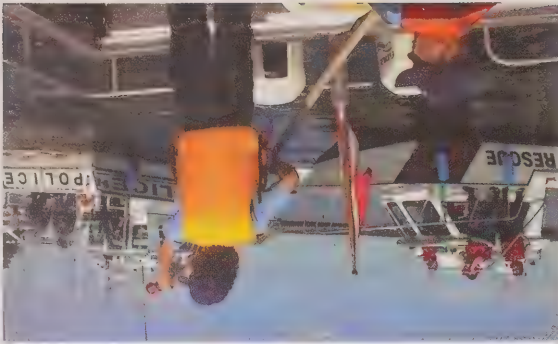


Photo de Peter Bax

des conditions météorologiques glaciales et a activé sa BLP. Puisqu'il avait préalablement procédé à l'enregistrement de cette dernière, on a pu confirmer son emplacement et enclencher rapidement une opération de sauvetage. Sans la balise, la vie de M. Skalak aurait pu être en danger s'il avait été victime d'hypothermie, s'il avait manqué de vivres ou s'il s'était trop éloigné de son campement et, par le fait même, de tout espoir d'être secouru.



Nouveau financement pour les opérations de R-S au Nunavik

Les nouveaux fonds affectés aux opérations de R-S au Nunavik permettront d'améliorer les ressources disponibles et d'aider les groupes locaux lors de recherches futures.

À cause de l'éloignement, la R-S

différente de celle effectuée dans le sud du pays. De plus, les ressources sont limitées et les conditions météorologiques peuvent être

Le matériel spécialement conçu pour les besoins en matière de R-S dans le Nord canadien améliorera la capacité d'intervention des groupes locaux lors d'extremement défavorables.

d'incidents de R-S et diminuera par le fait même leur dépendance de l'aide extérieure.

Nouvelle formation autodidactique en ligne

« introduction aux équipes d'intervention communautaire », ce nouveau cours s'adresse aux personnes voulant se joindre à des

Une torche de sauvetage au laser s'avère un outil pratique pour la R-S

Un nouveau dispositif de signalisation portatif peut aider les sauveteurs à retrouver les victimes plus rapidement, particulièrement dans des conditions et des régions où la luminosité est faible. La torche de sauvetage au laser a été mise à l'épreuve en août 2003 à Calgary (Alberta), lorsque l'Unité des services aériens des Services de police de Calgary l'a utilisée pour la recherche de qua-

tre ratteurs qui étaient en retard. Les équipes de sauvetage ont pu repérer les victimes et en transporter deux vers un endroit sécuritaire. On a ensuite remis la torche de sauvetage au laser aux deux derniers ratteurs afin que l'équipe aérienne puisse les repérer au retour. Dans ce cas, le laser s'est révélé d'une grande efficacité en tant que repère et dispositif de signalisation.

La torche de sauvetage au laser peut être vue à une distance de 32 kilomètres le soir, et jusqu'à 4,8 kilomètres le jour. Elle est à l'épreuve de l'eau jusqu'à une profondeur de 24 mètres et peut fonctionner pendant 15 heures à l'aide



Un canoteur est sauvé aux États-Unis grâce à une balise de localisation personnelle (BLP)

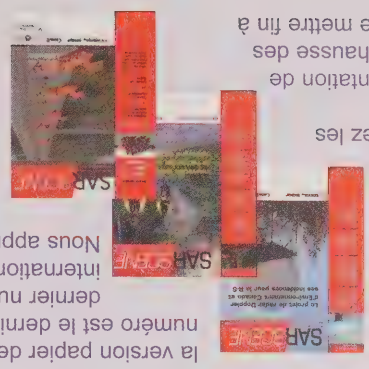
de deux piles remplaçables. Non seulement peut-on la voir de loin, mais elle peut traverser la fumée et le brouillard. Pour en savoir davantage sur cet outil, visitez le www.concordeaeerosales.com/signal/laserflare.html

Une nouvelle ère dans l'utilisation des balises de localisation personnelle (BLP) s'est ouverte aux États-Unis en novembre 2003. Carl Skalak de Cleveland (Ohio) est la première personne à être secourue à l'aide d'une BLP à l'extérieur de l'Alaska depuis que cette technologie a été approuvée pour utilisation aux États-Unis en juillet 2003. Avant juillet, les BLP étaient seulement utilisées en Alaska dans le cadre d'un programme d'essai afin d'évaluer leur utilité dans le domaine de la R-S. Au cours d'un voyage de canot en solitaire dans les monts Adirondack du nord de l'état de New York, M. Skalak, âgé de 55 ans, a perdu sa route dans

Inscrivez-vous au système d'alerte en ligne de SARSCÈNE

Candidatures de groupes ou de personnes pour un prix de R-S
Les mises en candidatures se terminent le 31 mai 2004.
Mis sur pied en 1995, le programme de prix du SNRS vise à reconnaître le travail remarquable de R-S et à sensibiliser la population aux efforts dans le domaine de la R-S partout au Canada.
Le Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage ne lie en recherche et sauvetage souligne la contribution exceptionnelle d'une personne ou d'un organisme à la R-S au Canada. Les Certificats de mérite sont remis aux personnes ou aux organismes ayant fait d'importantes contributions en matière de R-S. Les renseignements et formulaires pour la mise en candidature sont disponibles au www.snrs.gc.ca. Cliquez sur l'onglet **Prix** du menu de gauche ou téléphonez au 1 800 727-9414. Les prix seront remis le 16 octobre, à l'occasion du congrès SARSCÈNE 2004 à Calgary (Alberta). ■

La revue SARSCÈNE lance son nouveau système d'alerte destiné à avertir les abonnés, par courriel, de la sortie en ligne de son dernier numéro. De cette façon, impossible de rater un numéro! Pour vous abonner au système d'alerte, rendez-vous au www.snrs.gc.ca/site/ss/index_f.asp et suivez les instructions. L'utilisation croissante d'Internet, l'augmentation de la popularité des magazines en ligne et la hausse des frais d'édition ont contribué à la décision de mettre fin à la version papier de la revue SARSCÈNE. Ce numéro est le dernier offert aux abonnés canadiens. Le dernier numéro offert aux abonnés internationaux était celui de janvier 2004. Nous apprécions votre soutien continu à la revue SARSCÈNE en ligne et vous invitons à nous offrir vos suggestions d'articles touchant un vaste éventail de sujets d'intérêt pour le milieu de la recherche et du sauvetage. ■



ans, s'adresse principalement aux jeunes.

Nouvelles de R-S

Nouvelles.....	1
Activités à venir.....	4
Article vedette	
Recherche et le sauvetage dans les parcs nationaux du Canada.....	5

Profil de R-S

L'Unité marine du service de police de la région de Peel brise la glace.....	7
En mémoire d'un héros — Hommage à Al Banky.....	15
Balises de détresse	
Questions fréquentes sur l'enregistrement des balises de détresse.....	8

Fonds des nouvelles initiales (FNI) de R-S

Radios mobiles à réseau partagé.....	10
Radionéto.....	10
Formation conjointe : policiers et bénévoles.....	11
SAR COP.....	11
Dogspeak.....	12

Technologie de R-S

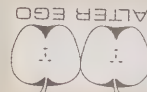
Un nouveau système modernise la coordination des missions.....	13
--	----

Compte rendu de livre

Auxilio Sempar — La Garde côtière canadienne de 1962 à 2002.....	14
--	----

R-S par air

Comprendre les dangers du glivage d'aéronef.....	16
--	----



Publié par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage
Traduction, révision et lecture d'épreuve par
ALTER EGO TRADUCTEURS Inc.

Les faits et les opinions qui paraissent dans
SARSCÈNE sont le choix des auteurs et ne con-
cordent pas

nécessairement avec la position ou les politiques du Secrétariat.

Photo en page couverture offerte par Parcs Canada

Rédactrice : Lori Mackay

Courriel : lmackay@nss.gc.ca

Directrice des communications : Elizabeth Katz

Courriel : ekatz@nss.gc.ca

Conception graphique additionnelle : Patrick Clavaglia

Secrétariat national de recherche et de sauvetage

275, rue Slater, 4^e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Tél. : 1 800 727-9414

Télécopieur : (613) 996-3746

Site Web : www.snr.gc.ca

ISSN 1183-5036

La revue SARSCÈNE est accessible en ligne au

www.snr.gc.ca sous l'onglet SARSCÈNE.

Accord avec la Société canadienne des postes : N° 405595607

Un caporal de la GRC reçoit la médaille du

service méritoire

Le caporal Dwayne Jennings, de Vancouver (Colombie-Britannique), peut ajouter une autre médaille à sa collection.

En décembre 2003, la Gouverneure générale Clarkson a

remis au cpl Jennings, pilote d'hélicoptère à la GRC, la médaille du

service méritoire en novembre 2001.

Le pilote d'hélicoptère a transporté une équipe de R-S sur le contrefort

montagneux où ses collègues étaient prisonniers. Malgré des condi-

tions météo très défavorables, le cpl Jennings a réussi à poser l'héli-

coptère sur la pointe d'un des patins, à trois reprises, afin de décharger

le matériel et le personnel de R-S allant à la rescousse des policiers en

détresse.

Le cpl Jennings a reçu deux autres distinctions pour ses efforts en

matière de sauvetage : la Mention élogieuse du commissaire de la GRC

en février 2002 ainsi que le Prix d'excellence du Conseil du Trésor en

juin 2003.

En juillet 2002, l'équipage de sauvetage 475 du 44^e Escadron est

intervenue à la suite de l'écrasement d'un hélicoptère Griffon des Forces

canadiennes, au nord de Goose Bay (Terre-Neuve-et-Labrador). Malgré

la luminosité décroissante, les conditions météo se détériorant et un

niveau de carburant à la baisse, l'équipage 475 a réussi à sauver un

des membres de l'équipage du Griffon gravement blessé.

Le trophée Mynarski souligne le professionnalisme, la détermination et

la bravoure dont a fait preuve l'équipe face à cette situation difficile. Ce

air, a été créé en mémoire de l'officier marinier Andrew Charles

Mynarski, du 41^e Escadron, honoré de la Croix de Victoria de façon

posthume après avoir tenté de secourir un mitrailleur de bord d'un

bombardier Lancaster en flammes.

Le piratage des signaux satellite interfère avec
les signaux des balises de détresse

Le piratage des cartes vidéo de récepteurs satellites crée cause des

interférences avec les récepteurs satellites utilisés lors des opérations

de recherche et de sauvetage.

Les cartes vidéo captent le signal satellite permettant à l'utilisateur de

regarder les canaux de télévision transmis par satellite. Les utilisateurs

en règle de service satellite ne captent que les canaux pour lesquels ils

paient. Si vous ne payez pas pour recevoir le canal voyages, par

exemple, vous n'en recevrez pas le signal satellite.

Ceux qui, par contre, ne paient pas le service satellite et programment

leur carte par ordinateur, reçoivent tous les signaux envoyés par satel-

lite et peuvent regarder tous les canaux.

Le Centre canadien de contrôle des missions (CCCM) de Trenton

(Ontario) a constaté ce problème à la fin de l'année 2001, en remar-

quant des interférences avec les signaux des émetteurs de localisation

d'urgence à bord des aéronefs. Il est devenu clair, dès le

début de l'année 2002, que le problème était plus grave qu'on ne l'avait

abord imaginé.

Les émetteurs d'urgence envoient un signal de balise lors de l'écrase-

ment d'un aéronef. À cause des signaux transmis par des cartes vidéo

piratées, les responsables en matière de R-S ont pu croire à

l'écrasement d'aéronef sans qu'il y ait eu d'accident.

Lorsqu'une balise transmet un signal de détresse, ce dernier est capté

par l'un des satellites en orbite qui à son tour transmet la position de la

balise aux autorités compétentes.

Bien que le CCCM puisse habituellement distinguer les signaux

REPORTAGES
SPÉCIAUX



Givrage des
aéronefs

Questions
fréquentes
sur les balises
de détresse

Le système de
gestion des
missions de R-S

En mémoire
d'un héros

dernier numéro
sur papier
crivez-vous au système
alerte par courriel de
SARSCÈNE en ligne
www.snr.gc.ca

SARSCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage

Recherche et sauvetage
dans les parcs nationaux
du Canada



Canada

Secrétariat national
Recherche et sauvetage
National Search and
Rescue Secretariat

Canada POSTES
CANAPOST
40559507

